

Если везти груз надо недалеко, то у автотранспорта нет конкурентов. Да и на дальних расстояниях зачастую он остается лучшим вариантом доставки. При этом до сих пор при грузоперевозках сохраняются риски грабежа на дороге, хотя подобных случаев за последние годы и стало значительно меньше.

Уровень опасности

Перевозки грузов автомобилями считаются наиболее рискованым видом транспортировки. «Подверженность грузов рискам противоправных действий третьих лиц зависит от типа груза, региона, структуры перевозки. Частоту событий можно оценить в масштабе три-пять случаев на тысячу перевозок», – говорит генеральный директор страхового брокера Lancaster Анна Федоренко. По ее словам, квалифицированные перевозчики и их службы безопасности основное внимание уделяют превентивным мерам обеспечения безопасности, начиная с оценки персонала при приеме на работу, заканчивая средствами наблюдения и контроля на всех этапах планирования и осуществления перевозки, оснащением транспортных средств специальными техническими средствами, сопровождением грузов и т.д. При этом страховые компании предоставляют полисы страхования, в том числе покрывающие риски противоправных действий третьих лиц. Впрочем, как признается директор по развитию бизнеса и маркетингу компании «Аудиомания» Тимофей Шиколенков, нападения на фуры – это единичные случаи, можно сказать, чрезвычайное происшествие. «Наша компания занимается организацией выездных мероприятий: банкеты, фуршеты, свадебные торжества. Конечно, все оборудование для проведения праздника, блюда, технику мы транспортируем с помощью грузоперевозок. В начале 2000-х довольно часто часть груза до точки доставки не доезжала – это было в порядке вещей. Сейчас же таких случаев гораздо меньше: я не могу припомнить какие-то проблемы, связанные с кражами, за последние несколько лет», – говорит генеральный директор компании «Кейтеринг Сервис» Эрнест Лепский.

В компании «Совинтеравтосервис» (СИАС) в 2010–2013 годах был проведен анализ страховых случаев в связи с грабежами и хищениями перевозимых коммерческих грузов за последние три года. Выяснилось, что в 2012 году было зафиксировано три страховых случая, в 2013-м – шесть, а общий ущерб по перевозкам грузов за 2010-й и начало 2012-го составил более 38 млн руб. Однако страховые полисы, конечно же, не являются панацеей, так как далеко не все события, связанные с утратой груза, признаются страховыми случаями с последующим урегулированием убытков за счет страховщиков. В частности, у компании СИАС убыток на сумму 5,5 млн руб. до сих пор является спорным. «Ингосстрах» отказал в выплате страхового возмещения по полису. В марте 2013 года

кассация рассматривалась уже в третьей судебной инстанции. Основанием для отказа в выплате страховки, как правило, служит несоблюдение или нарушение водителями правил страхования ответственности перевозчиков. Дело в том, что, как правило, хищение грузов происходит на стоянках в ночное время. Вдобавок похитители коммерческих грузов научились вскрывать контейнеры, не повреждая пломбы. Это обстоятельство дает страховщикам повод ставить под сомнение сам факт хищения. При этом подозрение в причастности к пропаже груза падает на водителей, создавая коллизию для непризнания страхового случая.

Достоверность страхового случая компании-перевозчику приходится доказывать в ходе переговоров или в судебном разбирательстве. «Как показывает опыт, это зависит от специфики деятельности компании. В одной ситуации возмещение стоимости груза окупает в полной мере риски, в другой ситуации страховка покрывает стоимость груза, но не покрывает в полной мере ущерб, который несет компания из-за невыполнения обязательств, поэтому наилучшее решение проблемы – это ее предотвращение. Следует отметить, что среди наших клиентов востребованность услуги страхования грузов снижается», – говорит руководитель отдела по работе с интернет-магазинами компании «КурьерСервисЭкспресс» Евгений Данилик. По словам аналитика «Инвесткафе» Андрея Шенка, получить достоверную статистику краж довольно трудно, поскольку до сих пор довольно большой объем грузоперевозок совершается мелкими частными компаниями или предпринимателями-одиночками. Похоже, точными данными о количестве грабежей располагают только органы правопорядка. Впрочем, фуры, которые принадлежат крупным логистическим операторам, довольно редко подвергаются подобным ограблениям, да и груз у них застрахован.

«Статистика показывает, что грузоперевозки автомобильным транспортом одновременно и наиболее популярный, и наиболее опасный вид транспортировки грузов. Согласно данным Росстата, за 2011 год автотранспортом перевезено 5663 млн т грузов. МВД России при общем снижении преступности за девять месяцев 2013 года зарегистрировало 32888 преступлений на транспорте, против собственности – 14419, из них 3383 – кража грузов, 577 – грабежи и разбои», – рассказывает Таймур Двидар, руководитель компании «Мегапейдж» – разработчика и поставщика автомобильных систем безопасности ГЛОНАСС/GPS под торговой маркой «Автолокатор». По его словам, наиболее опасным регионом можно считать Дальний Восток, где находятся транзитные зоны мультимодальных перевозок, в том числе товаров из Юго-Восточной Азии, Китая, Японии и др. Стоимость груза может варьироваться в среднем от \$10 тыс. до \$200 тыс. Но на самом деле водитель и груз в течение пути находятся в зоне рисков ДТП и кражи вне зависимости от географии. К примеру, в Европе за 2012 год ущерб от криминальных действий на транспорте составил €8 млрд.

Страхуют все

Как уже говорилось выше, автомобильные перевозки несут в себе определенные риски. «Это и риск аварий, и риск порчи груза, риск гибели людей и причинения им увечий, есть риск противоправных действий против владельца автотранспортного средства, лица, управляющего автотранспортным средством, риск хищения, порчи, повреждения груза. В целом грузовые перевозки автомобильным транспортом в настоящее время являются довольно безопасными как по сравнению с другими видами перевозок, так и во временной перспективе – по сравнению с лихими девяностыми», – говорит ведущий эксперт УК «Финам Менеджмент» Дмитрий Баранов. По его словам, в целом уровень сохранности грузов при перевозках вырос. Это объясняется в первую очередь повышенным вниманием к этому аспекту со стороны грузоотправителей, грузополучателей и самих перевозчиков, так как потеря груза в любом виде, его повреждение сейчас обходятся гораздо дороже, и дело не только в деньгах, но и в том, что в российской экономике серьезно выросла конкуренция во всех отраслях. Поэтому малейший просчет игрока приводит к тому, что его оплошность мгновенно используют конкуренты, потребители отворачиваются от него, а его доля рынка уменьшается. Во-вторых, государство стало принимать различные меры для исправления ситуации в данной сфере: это и развитие дорожной инфраструктуры, улучшение работы правоохранительных органов, внесение изменений в законодательство, предусматривающее ужесточение наказаний. В частности, по словам Дмитрия Баранова, это повлияло на улучшение социально-экономического положения страны в целом и регионов в частности, там возникли новые рабочие места, появился стабильный доход у населения, то есть, попросту говоря, у людей стало меньше причин для воровства. В-третьих, стал активно развиваться весь сопутствующий бизнес, помогающий грузоперевозкам: страховой, охранный, складской.

Альтернативные способы защиты

По словам Дмитрия Баранова, совсем такие преступления вряд ли исчезнут, но со временем, по мере развития рынка, скорее всего, их число будет сокращаться. Для этого необходимо развивать страхование грузоперевозок, совершенствовать систему охраны грузов, причем это касается и подбора персонала, и внедрения технических средств защиты. Например, использование систем навигации ГЛОНАСС/GPS позволяет следить за транспортом в реальном времени, моментально фиксируя отклонение от маршрута, изменение его показателей. К примеру, RFID-метки позволяют лучше отслеживать местоположение товара, и их тоже нужно активнее использовать. «Государство, в свою очередь, может быстрее и качественнее развивать дорожную инфраструктуру либо предложить это частному бизнесу. Ведь даже такие простые вещи, как освещение дорог, установка видеокамер на трассах, организация охраняемых стоянок для

большегрузного транспорта вблизи автодорог, позволяют уменьшить риск совершения кражи или порчи груза», – говорит Дмитрий Баранов. И если от краж груза избавиться вряд ли удастся, то существенно сократить их число и размер причиненного в результате их совершения ущерба – задача вполне посильная. «Наша компания регистрирует растущий спрос на навигационно-информационные сервисы ГЛОНАСС/GPS для обеспечения безопасности цепей поставок. Разработанное ГЛОНАСС-решение позволяет автоматически вызывать экстренную помощь при аварии и просто отправлять сигналы SOS в случае необходимости, а также следить за грузами в купе с системой мониторинга тягача и прицепа», – рассказывает Таймур Двидар.

Более того, слишком сложная процедура возврата средств от страховщиков приводит к тому, что некоторые компании даже не страхуют свои грузы, особенно если речь идет о небольших посылках, которые отправляются попутно, вместе с другими грузами. «Свои отправления мы не страхуем. Давно посчитали, что так получается в итоге намного выгоднее, даже принимая во внимание тот факт, что посылки могут быть на сотни тысяч рублей. К тому же, когда неизвестна стоимость отправления, ниже вероятность, что посылку украдут или вскрыют. И поскольку ситуации единичные, а получить страховку все равно практически никогда нельзя, то мы отказались от страхования полностью», – говорит Тимофей Шиколенков.

«Если речь идет о частном сегменте рынка, то все зависит как от грузоотправителя, так и от грузоперевозчика – и тот, и другой могут в принципе застраховать сохранность груза. Что касается страховых случаев, то все зависит от ситуации и контракта, но страховщики на этом рынке работают, и это довольно широкий рынок. Роль государства в данном случае заключается в обеспечении правопорядка, а также в регулировании рынка грузоперевозок, в том числе и на законодательном уровне», – говорит Андрей Шенк.

Источник: [Коммерсантъ-Деньги](#) , № 43, 04.11.13

Автор: Лоссан А.