

ОАО «РЖД» получило проект концепции обязательного страхования грузов, разработанный Гильдией экспедиторов России и Институтом проблем транспорта и логистики. Компания планирует обратиться в правительство с предложением разработки на базе документа соответствующего законопроекта.

Заместитель начальника департамента корпоративных финансов ОАО «РЖД» Евгений Ковырных уверен, что введение системы обязательного страхования ответственности при перевозке грузов по железной дороге положительно скажется на конкурентоспособности отрасли.

«Введение подобных нормативов станет новым этапом в развитии отношений между грузовладельцем и структурой, предоставляющей перевозочные услуги, – подчеркнул он. – Будет создана система, которая станет четко определять права и обязанности сторон, методологию их взаимодействия. Страховые компании создадут дополнительные механизмы обеспечения сохранности грузов и безопасности перевозок, поскольку они окажутся финансово заинтересованными в этом. Кроме того, для них появится стимул инвестирования в развитие отрасли, поскольку внедрение новых технологий объективно будет снижать риск наступления страховых случаев. Таким образом, железнодорожники получают не только дополнительную правовую базу для развития своей работы по обеспечению сохранности грузов, но и новый источник долгосрочного инвестирования».

Президент Гильдии экспедиторов России Семен Резер рассказал «Гудку» о документе.

Концепция разработана для приведения национальных стандартов по обеспечению безопасности груза в соответствии с международными нормами. Еще одна задача – повышение уровня сохранности грузов и соблюдения прав грузовладельцев на возмещение возможного ущерба.

«Во всем мире незастрахованный груз просто не принимается к перевозке, – говорит

господин Резер. – У нас же доля застрахованного груза, даже в сегменте перевозки опасных товаров, не превышает 10%.

Такая ситуация существенно влияет не только на условия перевозок, но и на их себестоимость. Поскольку отсутствие страховых инструментов грузовладельцы и операторы вынуждены заменять охраной, которая обходится в среднем до \$500 на единицу подвижного состава за рейс.

Внедрение инструментов обязательного страхования позволит избежать этих весьма ощутимых для оператора расходов. Но, что важнее, это введет в тариф инструменты гарантированного возмещения убытков, а также заставит исполнителя перевозки принять меры по обеспечению сохранности доставки».

По словам главы гильдии, принятие предлагаемого закона существенно повысит и транзитную конкурентоспособность. Ни одна международная компания не подписывает контракт, пока ей не предоставляются страховые гарантии. Сегодня наши операторы и экспедиторы, выходящие на рынок международных перевозок, по сути, должны заниматься не страхованием своей ответственности, а ее перестраховкой, что увеличивает себестоимость услуг.

Заместитель генерального директора страхового общества «ЖАСО» Дмитрий Гнилорыбов считает, что принятие концепции обязательного страхования положительно отразится как на соблюдении интересов грузовладельцев, так и на развитии бизнеса железнодорожных компаний.

«В международной практике страхование ответственности является эффективным инструментом защиты имущественных интересов лиц, которым может быть причинен вред, – подчеркнул он. – В нашей стране уже существуют такие обязательные виды страхования ответственности, как ОСАГО (обязательное страхование гражданской ответственности), ответственность строительных организаций, ответственность авиационных перевозчиков. С нового, 2012 года заработает закон об обязательном страховании опасных производственных объектов. Принятие концепции – это первый и очень важный шаг на пути введения обязательного страхования ответственности за груз. Но впереди еще большая работа – по определению порядка и условий описания рисков, страховых сумм, тарифов, способа урегулирования убытков».

Источник: Гудок, 22.11.11

Автор: Григорьев Л.