

Беляков Иван Александрович

студент

ФГОБУ ВО «Финансовый университет
при Правительстве Российской Федерации»

г. Москва

ПРОБЛЕМЫ И ПЕРСПЕКТИВЫ МОРСКОГО СТРАХОВАНИЯ НА СЕВЕРНОМ МОРСКОМ ПУТИ

Аннотация: актуальностью выбранной темы является экономическое развитие данного пути, поскольку СМП представляет собой важнейшую часть инфраструктуры целого экономического комплекса Крайнего Севера, а также он является связующим элементом между такими частями России, как западные районы и Дальний Восток. В первой части статьи описывается анализ и общее состояние СМП, исследуются ледовые риски. Во второй части идёт анализ практической стороны страхования аварийных происшествий Заполярья, а также предлагаются рекомендации, которые можно использовать в конкретных страховых случаях с целью общего развития страхования на Северном морском пути.

Ключевые слова: ледовый класс, страхователь, страховщик, судовладелец, инспектор страхования, агент страхования.

Целью данной статьи является комплексный анализ страховой деятельности на севере страны, а также предложения по эффективному использованию Северного морского пути в качестве международного транспортного коридора, который, в свою очередь, будет решать задачи транспортировки грузов для обеспечения экономических потребностей России и международных требований.

За методическую основу данной статьи взяты нормативно-правовые документы в области страхования и теоретические данные о сущности СМП и страхования в нём. Комплексный метод позволяет проделать анализ выступающих вопросов во всём многообразии их связей и отношений.

Практическая значимость данной статьи заключается в том, что все рассмотренные проблемы, касающиеся страхования в выбранной сфере, и предложенные варианты решения данных проблем, способствуют совершенствованию страхового дела в Заполярье.

Насчитывая уже порядком 70 лет существования Северного морского пути его освоение и дальнейшее развитие полностью зависело от бюджетного финансирования. Ежегодно на данные цели выделялось почти 200 миллионов рублей, но начиная с 1987 года финансирование стало сокращаться, а в следствии стал уменьшаться и объем грузовых перевозок. К этому времени по СМП перевозили около 7 миллионов тонн грузов в год. Общий грузопоток суммировался из продукции отечественных предприятий, в частности северного завоза. И в то время речи о транзитных перевозках по СМП тогда вообще и не шла, по причине того, что арктические моря были закрыты для зарубежных судов. В 2000-ом году было перевезено 25% от среднегодового уровня второй половины восьмидесятых, а именно не более 1,7 миллионов тонн. И в конечно итоге завоз с востока за данный период сократился в 40 раз. Начиная с середины 90-х годов прекратился вывоз круглого леса из Тикси в Японию (в 1987 г. 174.6 тысяч тонн), а поставки пиломатериала через порт Игарка в Западную Европу достигли 50 тысяч тонн, что составляет почти 7% от объемов 1987 г. В отличии от этого на других направлениях наблюдался более умеренный, но в тоже время достаточно существенный спад. Делая из всего этого общий вывод, можно сказать, что в наибольшей степени на сокращение объемов перевозок по СМП повлияло снижение производства продукции на Норильском горно-металлургическом комбинате, падение объемов северного завоза в районы Крайнего Севера, прекращение транзитных перевозок грузов иностранных фрахтователей, снижение экспорта леса из арктических портов.

В 2008 году была принята «Стратегия развития арктической зоны Российской Федерации до 2020 года», в которой Арктика присутствует как ключевой стратегический резерв развития всей страны. Отечественные специалисты связывают перспективы роста грузоперевозок благодаря увеличению экспорта, но

при этом доля импорта и транзита останется незначительной. Также принимается в расчёт перевозка пассажиров и грузов между портами как одного и того же моря, так и разных морей.

Северный морской заочно представляет собой одну из будущих ключевых магистралей перевозок на международном уровне и имеет значительно больше плюсов в таком вопросе как пиратство, которое, в свою очередь, процветает на трассах именно Южного морского пути. Значительной части различных судовладельцев придётся рассматривать другие альтернативные маршруты, по причине того, что гораздо большая часть денег уходит на содержание охранной флотилии.

Всегда следует принимать во внимание то, что в России по факту создан самый масштабный ледокольный флот во всём мире, поэтому тем более необходимо развитие Северного морского пути в нашей стране. Это всё также приводит к бесспорному выводу о том, что у Северного морского пути есть все шансы стать значительно котирующимся в сфере доставки определённых видов фрахта. Также обращая взгляд на такой долгосрочно-перспективный факт, как глобальное потепление, то здесь тоже присутствуют свои преимущества, а именно то, что большинство маршрутов становятся судоходными, при этом обходясь без ледоколов. Ну а что касается страхового дела в данном вопросе, то следует постоянно учитывать факторы, которые влияют на условия страхования судов, а именно наличие ледового класса у судна, период нахождения судна в зоне повышенного ледового риска, ледокольной проводки. При этом необходимо учитывать страховое покрытие. Что касается ледокольной проводки, то в данном вопросе появляются потребности дополнительного покрытия по ледовому риску для судна в том случае, если судно следует по районам, в которых содержится большое скопление льда. В любом случае это повышение риска, а следовательно, об этом обязательно нужно осведомлять квалифицированного специалиста, либо специальную организацию, которая, свою очередь, действует от имени страховщика и имеет от него такие полномочия как: принятие на страхование или отклонение предложенных объектов страхования (риски). В данном вопросе также

важно учесть все возможные возникающие риски. А именно в первую очередь нужно помнить о наиболее критичном риске судовладельца, который связан с полной конструктивной гибелью судна в результате ледовых повреждений. В этом случае судно не подлежит восстановлению либо расходы на его восстановление превышают 70% от заявленной страховой суммы. Затем следует учитывать расходы, которые идут на спасение судна. Данный риск достаточно затратный, так как после проведения спасательных работ компания-спасатель будет требовать от судовладельца крупное возмещение затрат. Также имеет место быть один из самых очевидных рисков, который связан с расходами судовладельца на ремонт, начиная от механизмов судна, его корпуса и заканчивая всем судном в целом. И ещё есть один весомый риск, который связан с наймом физических или юридических лиц, независимых специалистов или организаций по урегулированию претензий страхователя на возмещение убытков в связи со страховым случаем, по защите своих интересов при наступлении страхового случая и привлечение инспекторов или агентов страховщика, которые осуществляют осмотр имущества, принимаемого на страхование.

В заключение следует отметить то, что вся информация, которая содержит в себе проблемы убыточности по ледовым повреждениям как судов в целом, так и отдельных его частей носит закрытый характер, и не выносится наружу. И вообще вся статистика убыточности по ледовым повреждениям в целую зависит непосредственно от района эксплуатации самого судна.

Список литературы

1. Федеральный закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Российской Федерации в части государственного регулирования торгового мореплавания по трассам и акватории Северного морского пути». – 2010.
2. Пазовский В.М. Северный морской путь: оценки зарубежных специалистов / Дальневосточная государственная морская академии имени адмирала Г.И. Невельского. – Владивосток, 2006.

3. Комплексные исследования Арктики по трассе Северного морского пути на атомных ледоколах / Г.Г. Матишов, Ю.А. Баданин [и др.]. – Ростов н/Д.: Изд-во ЮНЦ РАН, 2014. – 96 с.
4. Северный морской путь: дорога в будущее // Экономика. – 02.11.2006. – №236 (4199).
5. Протокол совещания Морской коллегии при Правительстве Российской Федерации от 02 октября 2010 г.
6. Транспортно-инфраструктурный потенциал российской Арктики / Под науч. ред. д.э.н. С. Селина. – Апатиты: Изд-во Кольского научного центра РАН, 2013.
7. Отчёт «Предложения ЦНИИМ Ф по модернизации Арктической транспортной системы Северного морского пути», ЗАО ЦНИИМФ. – СПб., 2007.
8. Тонковидов И.В. Особенности страхового покрытия при плавании по СМП // Морское страхование. – 2013. – №6 (15).
9. Цыганов А.А. Развитие страхового рынка России в контексте мирового страхового хозяйства // Страхование дело. – 2006. – №11.