

Здравствуйте, уважаемые члены аттестационной комиссии!

Тема моей дипломной работы - **«Совершенствование страхования международных грузовых перевозок»**.

Актуальность темы обусловлена тем, что в связи с расширением международного транспортного сотрудничества и возрастающими масштабами производства и торговли, в свою очередь, усиливается спрос на транспортные услуги, ужесточаются требования к безопасности международных перевозок грузов всеми видами транспорта.

Целью написания данной работы является разработка мер по повышению уровня страхования международных грузовых перевозок.

В первой главе работы рассматриваются **СУЩНОСТЬ И ЗНАЧЕНИЕ СТРАХОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.**

В ходе своего развития транспортное страхование менялось, из него выделились и стали самостоятельными отдельные подотрасли, например, автомобильное страхование или страхование велосипедов. Во многих случаях произошла специализация отдельных видов страхования. В широком смысле слова к транспортному страхованию принадлежат автомобильное страхование, страхование авиаперевозок и страхование велосипедов, однако в настоящее время все они стали самостоятельными отраслями страхования.

Важнейшими подотраслями транспортного страхования сегодня являются морское страхование, страхование перевозок внутренним транспортом, авиационное страхование, комбинированное транспортное страхование (при перевозках различными видами транспорта) и другие комбинированные страховые продукты, формирующиеся в соответствии со спросом.

Наряду со страхованием товаров огромное значение имеет каско-страхование. Под каско-страхованием понимают страхование различных видов транспортных средств.

На рынке транспортного страхования действуют многочисленные участники:

- страхователи и застрахованные лица;
- фрахтовщики и зафрахтованные лица, владельцы складов и экспедиторы, торговые маклеры;
- страховые посредники, страховые маклеры, агенты;
- представители страховых компаний, андеррайтеры;
- страховые организации, индивидуальные страховщики и кэптивные (зависимые) агенты, перестраховщики, аварийные комиссары и ассекураторы.

Для достижения поставленной в начале работы цели, во второй главе работы рассматриваются **ДОГОВОРНЫЕ ОСНОВЫ СТРАХОВАНИЯ МЕЖДУНАРОДНЫХ ГРУЗОВЫХ ПЕРЕВОЗОК.**

Договор страхования заключается между страхователем и страховщиком. Они являются сторонами договора страхования. Страхователями могут быть как физические, так и юридические лица. Заключить договор страхования грузов (выступить страхователем по договору страхования грузов) может любой из участников транспортной цепочки: грузоотправитель, грузополучатель, экспедитор, перевозчик.

Страхование грузов — это либо страхование единичных перевозок, либо текущее страхование грузооборота за длительный период. При страховании единичных перевозок действуют единичный договор страхования и единичный полис. При текущем страховании используются разные виды полисов: генеральный, паушальный, полис по обороту, полис на списание, блок-полис.

Анализ общих положений и условий договора страхования перевозок грузов показал.

Страхование распространяется на товары всех видов или на все товары определенного в договоре вида, которые должны быть застрахованы страхователем по торговым обычаям за свой или чужой счет. Незастрахованными считаются такие товары, которые страхователь застраховал без собственного экономического или правового интереса, только потому, что считал себя обязанным сделать это по отношению к третьему лицу, в том числе и за вознаграждение.

Страхование грузов является одним из наиболее подверженных незаконным действиям и завышенным претензиям видов страхования.

Особенностями этого вида страхования являются:

- большие страховые возмещения;
- значительная протяженность маршрута следования застрахованного груза;
- наступление страхового случая в отдаленных от страховщика местах, в связи с чем возникают сложности выезда и его проверки;
- сложность контроля отправления застрахованного груза в количестве и качестве, указываемом страхователем;
- большое количество лиц, вовлеченных в процесс перевозки;
- техническая и правовая специфика процесса грузовых перевозок и др.

Третья глава работы содержит анализ системы обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика в российской федерации как способа защиты имущественных интересов потерпевших.

К 2016 году объем рынка страхования грузов в России может достичь одного миллиарда долларов. Сейчас в России практически все экспортируемые и импортируемые грузы страхуются. При страховании грузов, связанных с российским интересом или перевозящимся по территории России, российские страховщики более компетентны, чем их иностранные коллеги, поскольку более четко знают нормативную базу, менталитет и взаимоотношения участников транспортного процесса. Например, при работе с российскими страховщиками отсутствие коммерческого акта при наступлении убытка не является основанием отказа в возмещении убытка, если выполнены инструкции страховщика, поскольку понятно, что станция или аэропорт назначения могут и не выдать коммерческий акт, а вот как поведет себя в этих условиях иностранный страховщик – неизвестно.

В то же время пользоваться зарубежным опытом, безусловно, нужно. Российским страховщикам постоянно приходится в своей ежедневной практике обращаться к первоисточнику – оговоркам Института лондонских страховщиков. Но не всегда то, что применимо в Европе, подходит России. Особенно это заметно при урегулировании претензий в связи с различием в законодательстве, а также в частности из-за разных подходов к рассмотрению убытков.

В области страхования грузов наибольший удельный вес занимает страхование экспортно-импортных операций. Так сложилось исторически. Страхование грузоперевозок всегда было частью внешнеторговых контрактов. Внутри российские перевозки страхуются меньше по той причине, что в нашей стране пока нет должного уровня страховой культуры. К тому же в договорах между российскими компаниями в отличие от внешнеторговых не заложен пункт о страховании груза, поэтому ни продавец, ни покупатель не обязаны страховать свои перевозки. Между тем можно сказать, что рынок страхования грузов в нашей стране развивается довольно активно

Если же говорить о возможности выхода на международный рынок российских страховщиков, то стоит признать, что это очень отдаленная перспектива, так как наши компании на сегодняшний момент очень малы по сравнению с их западными

конкурентами. Ситуация усугубляется антироссийскими санкциями. Основная задача на сегодняшний день состоит в том, чтобы удержать позиции на внутреннем рынке, ведь выход западных страховщиков на российский рынок страховых услуг уже практически состоялся.

При вступлении в международную систему страхования ответственности перевозчиков России необходимо привести в соответствие с положениями указанной системы свое законодательство по следующим направлениям:

1. Роль правительства должна быть сведена к минимуму в отношениях между Бюро и ограничиваться лишь контрольной функцией; при этом правительство обязуется приводить свои акты в соответствие с требованиями данной международной системы.

2. Страховой надзор по данному виду страхования также должен быть минимизирован со стороны государства, а большинство его функций должно перейти к Бюро.

3. Налогообложение – необходимо внесение изменений в законодательство с целью выведения из-под налогообложения средств, резервирующихся для оплаты страховых возмещений, произведенных иностранными Бюро, а также получением Бюро России средств от иностранных Бюро по урегулированным на территории России страховым случаям.

4. Валютное регулирование – законодательное закрепление норм о беспрепятственном переводе средств в валюте государства, Бюро которого урегулировало произошедший страховой случай.

5. Таможенное регулирование – контроль за наличием страховой защиты в соответствии с утвержденными Советом Бюро правилами и нормами у перевозчиков, въезжающих на территорию России.

Таким образом, очевидно, что для России законодательное закрепление положений об обязательности страхования гражданской ответственности перевозчиков будет являться не только достижением цели своевременного и полного возмещения, причиненного гражданам и организациям ущерба, но и способствовать развитию страхового рынка России, а также вступлению Российской Федерации в международную систему страхования.

Таким образом, Цель работы - разработка мер по повышению уровня страхования международных грузовых перевозок – достигнута.

Спасибо за внимание! Доклад окончен.