

СТРАХОВАНИЕ ГРУЗОВ В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: СОВРЕМЕННОЕ СОСТОЯНИЕ, ЭФФЕКТИВНОСТЬ И ПУТИ РАЗВИТИЯ¹

ЦЫГАНОВ Александр Андреевич, д.э.н., профессор, AATsyganov@fa.ru, Финансовый университет при Правительстве РФ; Институт народнохозяйственного прогнозирования Российской академии наук, Москва, Россия
ORCID: 0000-0001-8572-3248

БРЫЗГАЛОВ Денис Викторович, к.э.н., DVBrzgalov@fa.ru, Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия
ORCID: 0000-0002-8621-9032

РЫБАКОВ Сергей Игоревич, к.э.н., SIRybakov@fa.ru, Финансовый университет при Правительстве РФ, Москва, Россия
ORCID: 0000-0001-9217-7556

В статье рассматривается сегмент страхования грузов в Российской Федерации. Исследуются тенденции данного вида страхования в увязке с общеэкономическими факторами, проводится анализ его эффективности для участников страховых отношений и определяются пути развития грузового страхования. Методической основой исследования стал анализ статистических данных Центрального банка Российской Федерации и официальной статистики Росстата в части динамики валового внутреннего продукта, объемов грузооборота, грузоперевозок и экспорта. Также использованы сведения, полученные авторами в ходе оказания консультационных и иных профессиональных услуг участникам страхового рынка России. В результате выявлены отличия тенденций сегмента страхования грузов от общерыночных. Подтверждена гипотеза о преимущественном влиянии на страхование грузов внешнеэкономической деятельности. Изучены показатели эффективности страхования грузов, в том числе, средний коэффициент выплат. Сформулированы предложения по разработке и реализации государственной экономической политики в сфере страхования внешнеторговых грузов, направленной на преодоление политических и экономических ограничений по отношению к Российской Федерации и ее предприятиям.

Ключевые слова: страхование, страховой рынок, страхование грузов, экономическая эффективность страхования, развитие страхования.

DOI: 10.47711/0868-6351-202-183-195

Страхование грузов исторически относится к одним из первых видов страхования. Перемещение материальных ценностей в пространстве до сих пор сопряжено со значительными рисками, образующими динамический рискованный профиль. В международной торговле и связанном с ней торговом финансировании требование организации страхования присутствует в значительной части контрактов на поставку товаров и кредитных договоров под обеспечение в виде выручки за отгруженную продукцию.

На российском страховом рынке страхование грузов занимает относительно небольшую долю: по итогам 2021 г. взносы по данному виду страхования составили 1,3% от совокупных сборов страховых премий². Следует отметить, что указанные объемы не в полной мере отражают реальный масштаб развития грузового страхования в России. В значительной степени это связано с организацией страхования экспортных грузов, которое может считаться основным направлением функционирования данного сегмента российского страхового рынка.

¹ Статья подготовлена по результатам исследований, выполненных за счет бюджетных средств по государственному заданию Финансового университета при Правительстве Российской Федерации.

² Сводные данные статистической формы отчетности страховщиков за 2021 г. Банк России. URL: https://www.cbr.ru/Collection/Collection/File/40869/svod_ssd_2021.xlsx

Одна из особенностей работы на международных рынках, по крайней мере значительной части крупнейших российских предприятий, состоит в том, что производители взаимодействуют с покупателями не напрямую, а через свои дочерние (зависимые) или аффилированные (в том числе неформально) компании – торговые дома, созданные в ключевых зарубежных юрисдикциях. Соответственно, страхование всего внешнеторгового грузооборота, как между предприятием-изготовителем и его «вынесенным за рубеж» продающим подразделением, так и с конечными потребителями, осуществляется иностранным торговым домом российской компании.

Современные вызовы, с которыми столкнулась Россия, непосредственно связаны со сферой грузоперевозок и страхованием возникающих в ней рисков. Представляется, что из всех сегментов российского страхового рынка страхование грузов, во-первых, будет в максимальной степени испытывать влияние указанных вызовов и, во-вторых, способно играть важную роль в их преодолении. Поэтому поиск путей его развития, опирающихся на результаты изучения сложившейся ситуации в сегменте страхования грузов на российском страховом рынке, представляется актуальным.

Обзор литературы, обсуждение, выбор направлений и методов исследования.

Опубликованные по теме исследования работы российских и зарубежных ученых, в основном, посвящены какому-либо аспекту функционирования сегмента страхования грузов либо рассматривают общие процессы на отечественном страховом рынке, частично затрагивая страхование грузов.

В работе [1] обобщены результаты научных публикаций по теме страхования грузов на морском транспорте в период с 2016 по 2021 гг., выделены сильные (защита от рисков, предотвращение негативных экономических эффектов, формирование безопасной среды экспортно-импортной деятельности и предоставление покрытия по всему миру) и слабые (задержки выплат страхового возмещения, отсутствие страховых решений по ряду рисков, важных с точки зрения участников транспортной сферы, и высокий уровень франшиз³) стороны современной практики грузового страхования. Выводы данной работы представляются актуальными и для российского рынка грузового страхования.

В части предложения услуг по страхованию грузов зарубежные исследователи изучают феномен кумуляции рисков в логистических цепочках морских перевозок [2] и возможности использования «умных» комплексных моделей в андеррайтинге морских грузов и маркетинговой деятельности страховщиков [3]. Потенциал интеллектуальных систем не ограничивается только сферой морских перевозок, но может быть использован и в прогнозировании риска хищений груза и вызываемого им ущерба при автомобильных транспортировках [4]. Тематика современных технологий нашла отражение в работах, связанных с применением нейросетей для оценки наиболее распространенных типов событий, приводящих к сбоям в цепочках поставок [5].

Кроме того, в фокусе исследования ученых из Китая [6] оказались перспективные арктические транспортные артерии с точки зрения оценки страховых премий в условиях дефицита накопленных статистических данных. В ходе перестройки логистики полученные результаты будут востребованы и российскими страховыми компаниями.

К предметам исследования спроса на страхование грузов относятся процессы на рынке морского страхования, рассматриваемые с позиций поведенческой экономики, в частности, ошибки статус-кво (status quo bias-SQB) [7] и факторы спроса в сегменте грузового страхования, связанные с электронной коммерцией (e-commerce) [8].

³ Франшиза – определенная часть убытков страхователя, не подлежащая возмещению страховщиком (Юлдашев Р.Т. Страховой бизнес: словарь-справочник. М., Анкил, 2005. С. 756).

В работах российских авторов [9] анализируется законодательная база осуществления морского и взаимного страхования. Особенно ярко проявившиеся в последние годы тенденции концентрации и олигополизации страхового рынка России и частичной переориентации исходящего перестрахования в страны Азии нашли отражение в публикации [10].

В статье [11] рассматриваются объемы страхования экспортно-импортных и внутрироссийских перевозок, содержится авторская оценка совокупной страховой суммы по договорам страхования грузов и рассматриваются также негативные последствия эрозии конкурентной среды для потребителей страховых услуг в виде сужения страхового покрытия, сокращения страховой ответственности и увеличения тарифных ставок.

В работе [12] страхование грузов упоминается на втором месте в группе факторов, учитываемых клиентами при выборе маршрута перевозки грузов, и входит в число критериев оценки конкурентоспособности транспортных коридоров. Практические аспекты организации страхования грузов преобладают в значительной части работ (например, [13; 14]).

Таким образом, рынку страхования грузов как системе экономических отношений и особенностям ее функционирования в условиях экономических шоков не уделяется должного внимания ни в российской, ни в зарубежной научной литературе.

В перечисленных источниках показателем современного состояния страхования грузов в России выступает исключительно величина номинальных⁴ сборов премий. Пробелами в работах по страхованию грузов и по тематике страхования в России в целом являются отсутствие анализа влияния на страховые отношения общеэкономических условий и эффективности страховых операций для различных «стейкхолдеров»: страхователей, страховщиков, общества и государства.

С учетом этого, настоящее исследование построено на анализе комплекса показателей (в том числе нефинансовых) современного состояния страхования грузов на отечественном страховом рынке, изучении влияния общеэкономических условий на платежеспособный спрос в части услуг по страхованию грузов и эффективности операций по страхованию грузов в сопоставлении с рынком в целом и его отдельными сферами и отраслями.

В отличие от официальных аналитических материалов и значительной части исследований по страхованию (см., например, [15]), темпы изменения стоимостных показателей (страховых премий, страховых сумм, страхового возмещения) скорректированы с учетом уровня инфляции, оцениваемой по индексу-дефлятору ВВП [16].

Общая характеристика сегмента страхования грузов, его место на российском страховом рынке и тенденции развития. В последние десять лет показатели, характеризующие место грузового страхования на страховом рынке России и его развитие, демонстрировали разнонаправленную динамику. С 2015 г. направление динамики рыночной доли страхования грузов по числу заключенных договоров изменилось. Это связано с опережающими темпами прироста количества договоров, заключаемых по страхованию грузов, по сравнению с аналогичными показателями для всего страхового рынка, страхования не-жизни (non-life insurance) и добровольного имущественного страхования (см. рис. 1).

В 2021 г. по страхованию грузов было заключено на 128% больше договоров, чем годом ранее, в то время как на всем страховом рынке, в сфере страхования иного, чем страхование жизни, и в добровольном имущественном страховании постковидное восстановление выразилось в более умеренных темпах прироста количества страховых полисов – 38%, 39% и 50% соответственно.

⁴ Т. е. без учета инфляции.

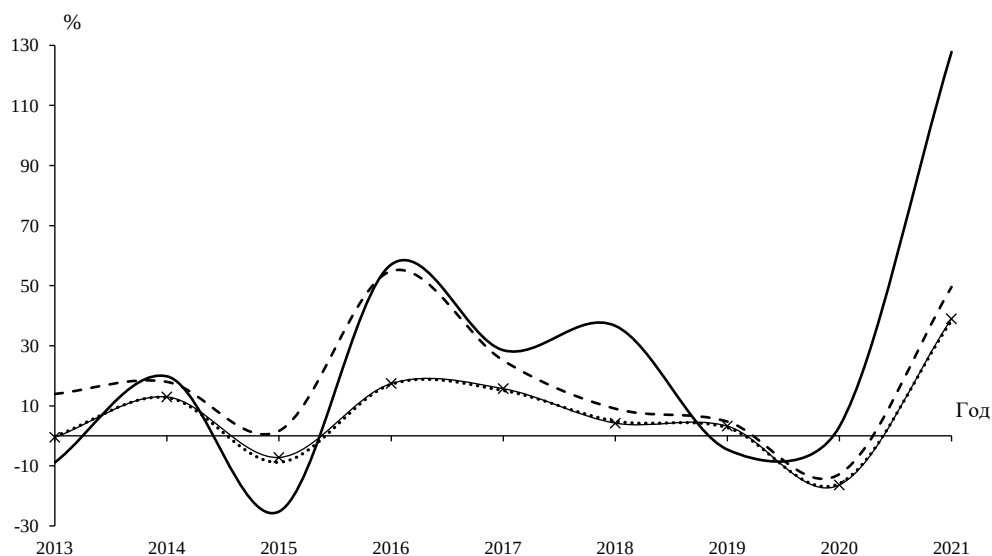


Рис. 1. Темпы прироста количества договоров страхования, заключенных в отчетном периоде:

— страхование грузов; страховой рынок в целом;
—×— страхование не-жизни; ---- добровольное имущественное страхование

Источник: составлено авторами на основе данных статистики ЦБ РФ.

В целом, среднегодовые темпы прироста количества заключаемых договоров за последние десять лет составили:

- в страховании грузов – 19,7%;
- по страховому рынку в целом – 6,3%;
- в страховании не-жизни – 6,6%;
- в добровольном имущественном страховании – 16,5%.

В 2019 г. страховые выплаты по договорам страхования грузов выросли в три раза, в то время как реальные темпы прироста компенсированных по договорам страхования убытков в целом по страховому рынку составили 11,9%, по страхованию не-жизни – 1,2%, а в добровольном имущественном страховании по итогам 2019 г. выплаты снизились на 3,6% по сравнению с предыдущим годом (см. рис. 2).

Ситуация повторилась в 2021 г., но в меньшем масштабе: выплаты по страхованию грузов увеличились в реальном выражении на 117%, тогда как по рынку в целом прирост страховых возмещений не превысил 1,2%, а в страховании не-жизни и добровольном имущественном страховании, наоборот, наблюдалось снижение возмещенных страховыми компаниями убытков страхователей на 3,8% и 6,6%, соответственно.

Что касается сборов страховых премий – показателя, на который, прежде всего, ориентируются органы государственного управления, страховой регулятор, участники страхового рынка и научно-экспертное сообщество, то динамика подписанных страховых премий по страхованию грузов в целом отражает обще-рыночные тенденции (см. рис. 3).

В то же время нельзя не отметить, что в периоды экономического подъема темпы роста собираемых страховых премий по страхованию грузов уступают показателям страхового рынка в целом и сферы страхования не-жизни. Наоборот, во время спада

скорость снижения сборов премий в сегменте грузового страхования опережает падение взносов на страховом рынке в целом и в страховании не-жизни.

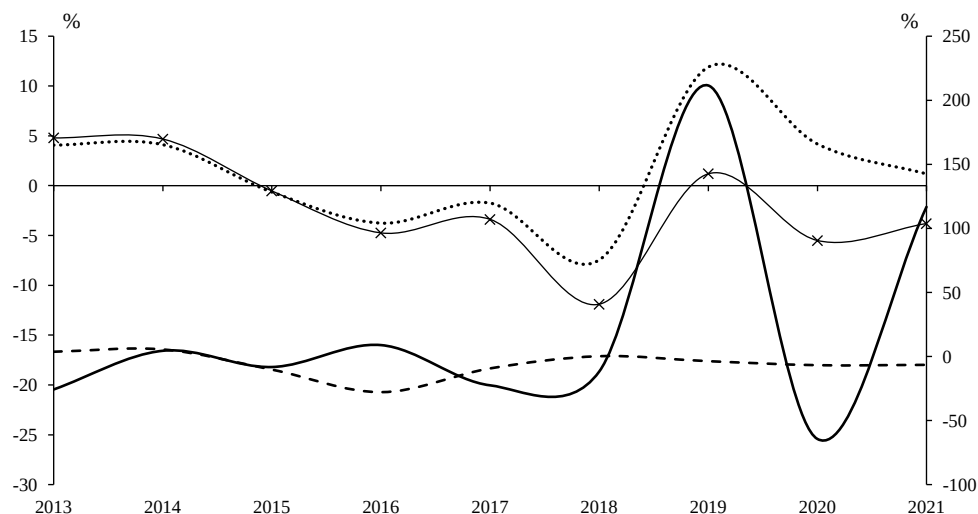


Рис. 2. Реальные темпы прироста страховых выплат:

— страхование грузов (правая шкала); ••• страховой рынок в целом;
—×— страхование не-жизни; ---- добровольное имущественное страхование

Источник: составлено авторами на основе данных ЦБ РФ и Росстата.

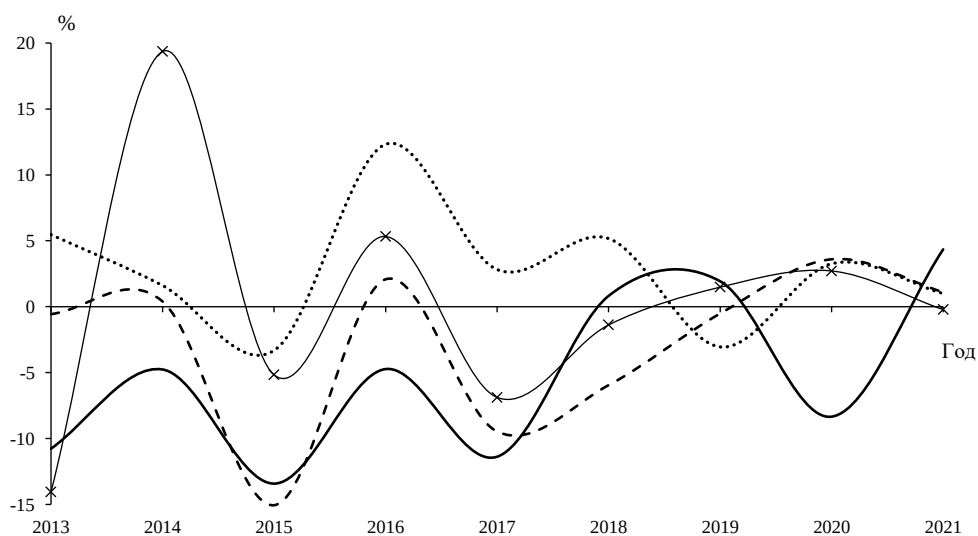


Рис. 3. Реальные темпы прироста сборов страховых премий:

— страхование грузов; ••• страховой рынок в целом;
—×— страхование не-жизни; ---- добровольное имущественное страхование

Источник: составлено авторами на основе данных ЦБ РФ и Росстата.

В 2020 г., во время действия пандемийных ограничений, премии по страхованию грузов сократились в реальном выражении на 8,3%, тогда как по добровольному

имущественному страхованию и в сфере страхования не-жизни сборы выросли на 3,6% и 2,7%, а в целом по страховому рынку объем собираемых премий, с поправкой на инфляцию, увеличился на 3,3%.

Детерминанты спроса в сегменте страхования грузов российского страхового рынка. Развитие сегмента страхования грузов, как и рынка страхования в целом, определяется внешними по отношению к нему факторами [17; 18]. Платежеспособный спрос на услуги по страхованию грузов формируется под влиянием [19]:

- общеэкономических условий;
- ситуации в сфере грузовых перевозок;
- процессов взаимодействия с мировой экономикой.

Если сравнивать динамику ВВП и реальные темпы прироста страховых премий по страхованию грузов (см. рис. 4), то можно убедиться, что, во-первых, изменение экономической ситуации определяет общую направленность движения сборов премий в сегменте страхования грузов и, во-вторых, обусловленные первой волной (2014-2015 гг.) санкций и пандемией КОВИД-19 в 2019-2022 гг. спады ВВП спровоцировали падение страховых премий в большем масштабе: так, снижение ВВП в 2015 г. на 2% привело к сокращению сборов страховых премий по страхованию грузов на 13,4%, а падение экономической активности в 2020 г. на 2,7% вызвало сокращение данного сегмента страхового рынка на 8,3%.

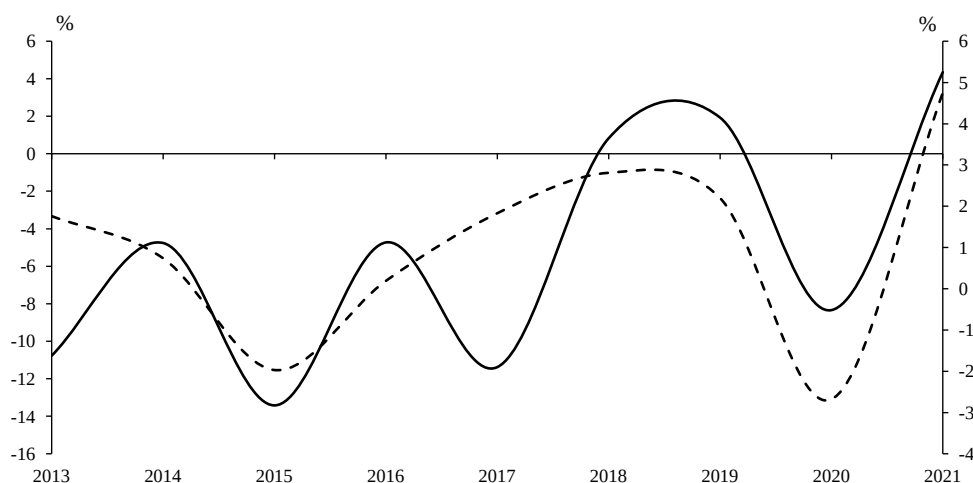


Рис. 4. Динамика ВВП и реальные темпы прироста сборов премий по грузовому страхованию;

— реальный темп прироста сборов премий по страхованию грузов;
 ---- темп прироста реального ВВП (правая шкала)

Источник: составлено авторами на основе данных ЦБ РФ и Росстата.

В то же время ускорение падения собираемых премий по страхованию грузов в 2017 г. до -11,3% по сравнению со снижением на 4,7% годом ранее не коррелирует с ростом ВВП на 1,8% в этом же периоде.

Графический анализ реальных темпов прироста сборов премий по страхованию грузов и изменений объемов экспорта товаров из России (см. рис. 5) указывает на более сильную связь данного сегмента российского страхового рынка с внешним сектором.

Это служит косвенным подтверждением того, что спрос на страхование грузов в нашей стране в значительной части формируют экспортоориентированные предприятия.

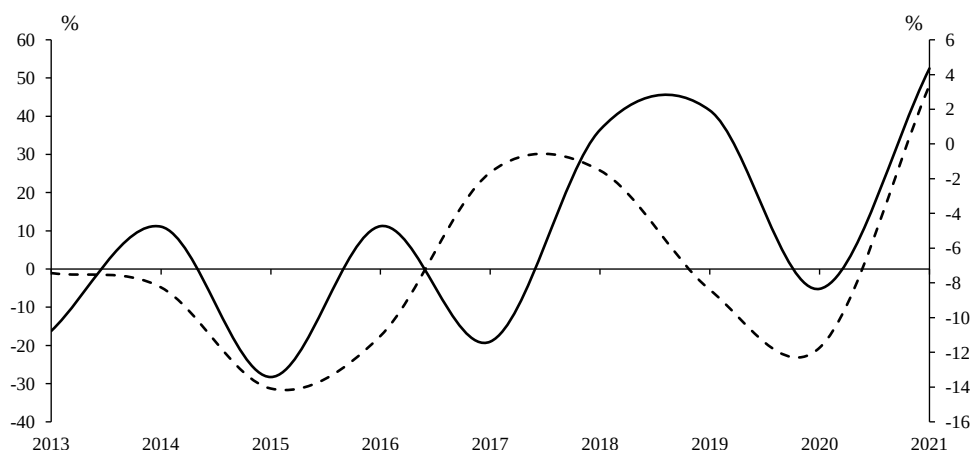


Рис. 5. Динамика сборов по страхованию грузов и экспорта из России, темпы прироста:
 — темп прироста экспорта страхования внешнеторговых грузов;
 ---- темп прироста экспорта товаров

Источник: составлено авторами на основе данных ЦБ РФ и Росстата.

Эффективность страхования грузов в России. В силу ограничений состава имеющихся в открытом доступе статистических данных из перечня показателей эффективности страховых отношений, которые, в частности, были разработаны Научно-исследовательским финансовым институтом Министерства финансов РФ [20] и представителями научной школы Финансового университета при Правительстве РФ [21-23], для анализа эффективности страхования грузов в России оказывается применимым, прежде всего, показатель убыточности страховых операций, представляющий собой отношение выплаченного страхового возмещения к сборам страховых премий за отчетный период.

При этом следует отметить, что коэффициенты убыточности (коэффициенты выплат), рассчитываемые по данным официальной статистики, не совсем корректно отражают достигнутый уровень эффективности страхования:

- страховые премии относятся как к договорам страхования, заключенным в текущем периоде, так и к полисам предыдущих периодов;
- выплаченное страховое возмещение отражается в статистике ЦБ РФ без разбивки периодов, к которым оно относится.

Для повышения достоверности оценок представляется целесообразным помимо годового коэффициента убыточности рассчитывать скользящий средний коэффициент выплат (ССКУ) за три года по следующей формуле:

$$ССКУ_3 = \frac{\sum_{i=n-3}^n B_i}{\sum_{i=n-3}^n \Pi_i},$$

где B_i – выплаченное страховыми компаниями страховое возмещение за i -й период;
 Π_i – сборы страховых премий за i -й период.

На графике трехлетнего скользящего среднего коэффициента выплат (см. рис. 6) после стабильного периода 2012-2018 гг. отчетливо прослеживается тенденция роста убыточности операций по страхованию грузов.

При этом в целом на рынке в указанный период наблюдалось снижение трехлетнего скользящего среднего коэффициента выплат. Это, с одной стороны, подтверждает достаточно высокий уровень риска связанной с грузоперевозками деятельно-

сти, а с другой – свидетельствует об опережающем росте эффективности страхования грузов для потребителей страховых услуг по сравнению с общерыночной эффективностью страхования.

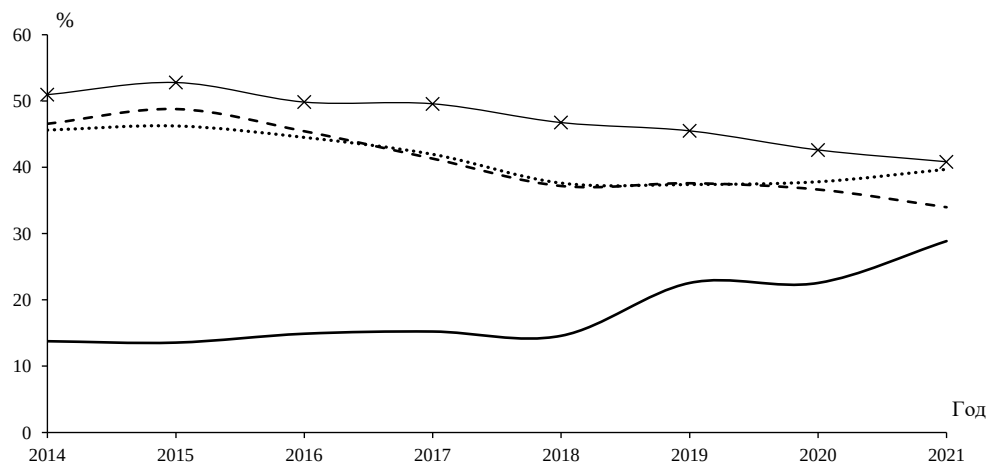


Рис. 6. Динамика (уровень) скользящего среднего коэффициента выплат за три года:

— страхование грузов; ••• страховой рынок в целом;
—×— страхование не-жизни; ---- добровольное имущественное страхование

Источник: составлено авторами на основе данных статистики ЦБ РФ.

Пути развития страхования грузов в России в условиях современных вызовов.

Поскольку, как было показано выше, спрос на страхование грузов в значительной степени формируют экспортеры, и переформатирование внешнеэкономических связей является одной из приоритетных задач нашей страны на современном этапе, целесообразно наметить пути развития, прежде всего, страхования внешнеторговых грузов.

В связи с изменением внешних политико-экономических условий российские экспортеры в лице своих торговых домов столкнулись с невозможностью продолжения работы по программам грузового страхования, размещенным у зарубежных страховых организаций. В сложившихся обстоятельствах основным вариантом организации страхования российскими экспортоориентированными компаниями своих поставок за рубеж становится обращение на страховой рынок России. В связи с этим возникает вопрос о достаточности имеющейся на отечественном рынке емкости по страхованию грузов. Принимая во внимание отмеченную выше особенность внешней торговли российских предприятий, объем требующейся страховой защиты той части международного грузооборота, доступ к которой был закрыт для участников страхового рынка России, может превысить возможности российских страховщиков с учетом современного уровня их капитализации и особенностей перестраховочной защиты в текущих условиях.

Столкнувшись с недружественными действиями международного перестраховочного рынка, страховые компании России были вынуждены «переразместить» (полностью или частично) свои программы обязательного перестрахования (в том числе в отношении грузов) в АО «Российская национальная перестраховочная компания» (РНПК). Для решения задачи по увеличению емкости российского страхового рынка ЦБ РФ принял решение, во-первых, увеличить объявленный уставный капитал РНПК более, чем в четыре раза, с 71 до 300 млрд руб., и, во-вторых, гарантировал в случае необходимости дальнейшее повышение капитализации национального перестраховщика до 750 млрд руб.

Принятые меры будут способствовать расширению возможностей отечественных страховщиков по страхованию внешнеторговых грузоперевозок при перестраховочной поддержке со стороны РНПК. Однако дополнительная емкость РНПК за счет увеличения ее капитализации будет перераспределена между всеми ключевыми видами страхования, а не предоставлена исключительно страховщикам в сегменте страхования грузов.

Кроме того, возникает вопрос подтверждения «российского интереса» как одно из основных требований заключаемых на сегодняшний день договоров облигаторного перестрахования РНПК с отечественными страховыми компаниями⁵. Российские экспортеры, стремясь сохранить конструкцию работы через зарубежные торговые дома, вносят в нее изменения по защите от санкционного давления. В этих условиях идентификация российского интереса в страхуемых грузах становится затруднительной и, более того, угрожает срывом проводимых отечественными компаниями мероприятий по защите от санкционных рисков.

Поэтому необходима разработка государственной экономической политики по дальнейшему увеличению доступной емкости по страхованию внешнеторговых грузов и оказанию государственной поддержки (в том числе в части страхования) экспорта производимых в России товаров вне привязки к стране регистрации страхователей или формальных собственников.

Чтобы российские страховые компании могли полноценно заместить международный страховой бизнес в программах страхования грузоперевозок, потребуется решить следующие задачи.

- Создать стимулы для принятия зарубежными контрагентами заключенных со страховщиками из России договоров страхования грузов в пользу покупателей (грузополучателей) в качестве надлежащего исполнения продавцом своих обязательств по страхованию по внешнеторговым контрактам.

- Наладить механизм расчетов по договорам страхования, который позволит минимизировать использование элементов международной финансовой системы, подконтрольной недружественным странам.

- Сформировать необходимую для реализации программ страхования грузоперевозок страховую инфраструктуру, которая не будет зависеть от компаний, контролируемых недружественными государствами.

Конкретными элементами экономической политики, направленными на решение перечисленных выше задач, могут стать:

- государственная поддержка льготного целевого финансирования и/или кредитования российских страховщиков, осуществляющих страхование грузов, направленных на повышение их капитализации и соответствующее увеличение предоставляемой емкости для участников внешнеэкономической деятельности;

- внедрение налоговых стимулов (налоговые кредиты, налоговые каникулы, применение пониженных ставок по налогу на прибыль и взносов во внебюджетные фонды) в той части деятельности страховых организаций, которая связана со страхованием грузов;

- создание специальной емкости по перестрахованию грузоперевозок (в том числе от военных рисков) через целевую докапитализацию РНПК или внедрение системы государственных гарантий напрямую для участников сегмента страхового рынка России по страхованию грузов;

⁵ Информация, полученная в ходе общения с крупными страхователями и ведущими страховщиками по страхованию грузов.

– использование механизма государственных гарантий по повышению кредитоспособности российских страховщиков с точки зрения зарубежных контрагентов-выгодоприобретателей по договорам страхования международных грузоперевозок;

– расширение сферы деятельности АО «Российское Агентство по страхованию экспортных кредитов и инвестиций» (ЭКСАР) на перестрахование внешнеторговых грузов для увеличения имеющейся емкости РНПК. Кроме того, целесообразно рассмотреть вопрос вхождения ЭКСАР в функционирующие на российском страховом рынке страховые (перестраховочные) пулы;

– подключение торговых представительств РФ и Российского экспортного центра (РЭЦ) к установлению связей с организациями страховой инфраструктуры по страхованию грузов в дружественных странах и формирование условий по самостоятельному выполнению ими соответствующих функций – прежде всего, путем организации и проведения обучения работников торгпредств и ответственных подразделений РЭЦ (включая зарубежные) компетенциям сюрвейеров, лосс-аджастеров, аварийных комиссаров, диспетчеров и т. п.;

– внедрение государственной поддержки непосредственно страхователей в форме субсидирования страховых премий по договорам страхования грузоперевозок по аналогии с существующей системой господдержки сельхозстрахования. Учитывая объективную необходимость исключения формальной прослеживаемости ассоциированных с российскими экспортерами зарубежных компаний, в качестве критерия целесообразно установить происхождение товара или использование в сложной продукции российских комплектующих не ниже установленной доли.

При внедрении системы государственных гарантий требуется предотвратить негативную с точки зрения конкуренции ситуацию, когда инструменты государственной поддержки окажутся сосредоточенными преимущественно у крупнейших страховых организаций, в том числе отнесенных ЦБ РФ к системно значимым. Противодействовать процессу монополизации помогут следующие меры:

– дифференциация стоимости государственных гарантий в зависимости от размера страховых компаний: применение полных ставок для крупных и крупнейших страховщиков и пониженных (льготных) – для средних;

– применение альтернативного подхода к расчету стоимости гарантий, когда доход государства рассчитывается от полученной страховщиками прибыли пропорционально отношению величины предоставленных гарантий к собственным средствам страховой организации. Иными словами, государство, предоставляя гарантии страховщикам по страхованию грузов, будет выступать как инвестор, претендующий на долю от прибыли, размер которой также может быть дифференцирован для различных категорий страховых компаний.

Вопрос о формировании альтернативной системы международных расчетов имеет более общий характер и выходит за рамки данной статьи. В то же время нельзя не отметить, что внедрение нового механизма расчетов способно стать дополнительным катализатором развития страхования рисков российского бизнеса во внешнеторговых перевозках. И, наоборот, отсутствие решений в этой сфере будет тормозить полноценное функционирование грузового сегмента страхового рынка России.

* * *

Страхование грузов играет важную роль в обеспечении устойчивости российской экономики и ее связей с мировым рынком. В то же время, на сегодняшний день потенциал страхования грузов на страховом рынке России не раскрыт в полной мере. Развитие страхования грузов в России определяется общеэкономическими условиями и, прежде всего, динамикой товарного экспорта.

За прошедшие десять лет объем собранных российскими страховыми компаниями страховых премий по данному виду страхования сократился (с учетом инфляции) на 39%. С другой стороны, темпы прироста количества заключаемых договоров страхования грузов превышали общерыночные.

Коэффициент выплат по страхованию грузов остается ниже, чем в целом на российском страховом рынке, в сфере страхования не-жизни и добровольном имущественном страховании. Однако с 2018 г. наметилась тенденция к выравниванию отношения выплат к страховым премиям по грузовому страхованию с общеотраслевыми показателями.

В целях эффективного использования механизма страхования грузов для преодоления беспрецедентного давления на нашу страну необходимы разработка и реализация экономической политики по следующим направлениям:

- государственная поддержка увеличения емкости российских страховщиков через увеличение их капитала (льготное целевое финансирование, кредитование и налоговые стимулы);
- формирование специальной емкости по перестрахованию транспортных рисков путем докапитализации РНПК и предоставления государственных гарантий коммерческим участникам сегмента транспортного страхования отечественного страхового рынка;
- повышение кредитоспособности страховых компаний России посредством механизма гарантий со стороны государства;
- расширение сферы деятельности ЭКСАР и вовлечение в поддержку страховой деятельности за рубежом торговых представительств и РЭЦ.

Литература / References

1. Clemente C.C., Macuri Y.R., Zuniga L.M.B. Impact by acquisition of cargo insurance policy in international maritime transport / 5th International Conference on Computers in Management and Business (ICCMB). 2022. Pp. 124-129. DOI: 10.1145/3512676.3512697.
2. Freichel S., Wörtge J., Haas A., ter Veer L. Cargo Accumulation Risks in Maritime Supply Chains: A new perspective towards Risk Management for Theory, and Recommendations for the Insurance Industry and Cargo Shippers // Logistics Research. 2022. Vol. 15. Issue 1. Article No. 04. DOI: 10.23773/20224.
3. Santoso C.B., Prabowo H., Warnars H.L.H.S., Fajar A.N. Smart Insurance System Model Concept for Marine Cargo Business. International Conference on Data Science and Its Applications (ICoDSA). 2021. Pp. 281-286. DOI: 10.1109/ICoDSA53588.2021.9617499.
4. Lorenc A., Kuznar M. An intelligent system to predict risk and costs of cargo thefts in road transport // International Journal of Engineering and Technology Innovation. 2018. Vol. 8. Issue 4. Pp. 284-293.
5. Lorenc A., Kuznar M. The most common type of disruption in the supply chain – Evaluation based on the method using artificial neural networks // International Journal of Shipping and Transport Logistics. 2021. Vol. 13. Issue 1-2. Pp. 1-24. DOI: 10.1504/IJSTL.2021.112910.
6. Zhang J., Sun L. Estimation of shipping insurance premiums for Arctic routes / ICTIS 2019 – 5th International Conference on Transportation Information and Safety. 2019. Pp. 839-849. DOI 10.1109/ICTIS.2019.8883796.
7. Jung H., Lim S. Status Quo Bias in Ocean Marine Insurance and Implications for Korean Trade // Journal of Korea Trade. 2021. Vol. 25. Issue 5. Pp. 39-57. DOI: 10.35611/jkt.2021.25.5.39.
8. Liu X., Zheng H., Yang Y., Wang Q. Analysis of factors affecting China's cargo insurance demand based on e-commerce background // Journal of Electronic Commerce in Organizations. 2019. Vol. 17. Issue 1. Pp. 16-29. DOI: 10.4018/JECO.2019010102.
9. Novikova K., Khan M.I., Chang Y.-C. Russian laws governing marine insurance and the development of mutual insurance // Research in Transportation Business & Management. 2022. Vol. 43. Article No. 100781. URL: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2022.100781>
10. Nerovnia Y., Romanov D., Shirshov V. Development trends for the insurance market in Russia // European Research Studies Journal. 2018. No. 21. Pp. 474-484.
11. Цыганов А.А., Масленников С.В. Развитие страхования грузоперевозок во внешнеэкономической деятельности с учетом товарной структуры и статистики по странам-партнерам России // Новая экономика. Спецвыпуск. 2021. С. 34-40. [Tsyganov A.A., Maslennikov S.V. Razvitie strahovaniya грузоперевозок vo vneshnejekonomicheskoy dejatel'nosti s uchetom tovarnoj struktury i statistiki po stranam-partneram Rossii. Novaja jekonomika. Specvypusk. 2021. Pp. 34-40. (In Russ.)]
12. Замараева Е.Н. Методика оценки факторов, определяющих конкурентоспособность международных транспортных коридоров // Экономика: вчера, сегодня, завтра. 2021. Т. 11. № 2 А. С. 107-114. DOI: 10.34670/AR.2021.27.12.014 [Zamarayeva E.N. Methodology for Assessing the Factors that Determine the Competitiveness of International Transport Corridors. Economics: Yesterday, Today and Tomorrow. 2021. Vol. 11. No. 2 А. Pp. 107-114. (In Russ.)]

13. Свинина А.Р., Уголков С.В. Страхование грузов в логистике // Системный анализ и логистика. 2020. № 1 (23). С. 37-42. [Svinina A.R., Ugolkov S.V. Insurance of Goods in Logistic. the System Analysis and Logistics. 2020. No. 1 (23). Pp. 37-42. (In Russ.)]
14. Постнов С. Груз под надежной защитой // Современные страховые технологии. 2019. № 3. С. 78-81. [Postnov S. Gruz pod nadezhnoy zashchitoj. Sovremennye strahovye tehnologii. 2019. No. 3. Pp. 78-81. (In Russ.)]
15. Теория и практика цифровизации страхового рынка в Российской Федерации: монография / Азимов Р.С., Болдырев Б.М., Бровчак С.В. и др. М., Прометей. 2021. 378 с. [Azimov R.S., Boldyrev B.M., Brovchak S.V. Teoriya i praktika cifrovizacii strahovogo rynka v Rossijskoj Federacii: monografij. M., Prometey. 2021. 378 p. (In Russ.)]
16. Еришов М.В. Перспективы экономического роста в России на фоне низкой инфляции // Мировая экономика и международные отношения. 2019. Т. 63. № 8. С. 29-38. DOI: 10.20542/0131-2227-2019-63-8-29-38 [Ershov M.V. Russian Economic Prospect with Low Inflation. World Economy and International Relations. 2019. Vol. 63. No. 8. Pp. 29-38. (In Russ.)]
17. Лайков А.Ю. Об изменении экономических основ российского страхового бизнеса в среднесрочной перспективе // Страхование сегодня. 2018. 18 мая. URL: <https://www.insur-info.ru/analysis/1214/> [Laykov A.Yu. Ob izmenenii jekonomicheskikh osnov rossijskogo strahovogo biznesa v srednesrochnoj perspektive. Strahovanie segodnja. 2018. 18th May. (In Russ.)]
18. Брызгалов Д.В., Цыганов А.А. Потребительские ограничения цифровизации страхового рынка и направления их преодоления // Проблемы прогнозирования. 2022. № 5. С. 107-117. DOI: 10.47711/0868-6351-194-107-117. [Bryzgalov D.V., Tsyganov A.A. Consumer Limitations on the Digitalization of the Insurance Market and Ways to Overcome Them // Studies on Russian Economic Development. 2022. Vol. 33. No. 5. Pp. 107-117. (In Russ.)]
19. Грызенкова Ю.В., Цыганов А.А., Языков А.Д. Косвенные меры по увеличению спроса на финансовые услуги // Страховое дело. 2022. № 6. С. 33-38. [Gryzenkova Yu.V., Tsyganov A.A., Yazykov A.D. Indirect Measures to Increase the Demand for Financial Services. Strahovoe delo. 2022. No. 6. Pp. 33-38. (In Russ.)]
20. Пleshkov А.П., Сплетухов Ю.А., Дюжиков Е.Ф. и др. Экономическая эффективность государственного страхования / Под ред. А.П. Плешкова. М., Финансы и статистика. 1990. 175 с. [Pleshkov A.P., Spletukhov Yu.A., Dyuzhikov E.F. Jekonomicheskaja jeffektivnost' gosudarstvennogo strahovaniya. ed. A.P. Pleshkov. M., Finance and Statistics. 1990. 175 s. (In Russ.)]
21. Белоусова Т.А., Гудкова В.С., Дюжиков Е.Ф. и др. Современные проблемы регулирования страховой деятельности: монография. М., KnoРус. 2019. 234 с. [Belousova T.A., Gudkova V.S., Dyuzhikov E.F. Sovremennye problemy regulirovaniya strahovoj dejatel'nosti: monografija. M., KnoРус. 2019. 234 s. (In Russ.)]
22. Цыганов А.А., Языков А.Д., Яненко Е.А., Грызенкова Ю.В. Опыт обоснования изменения коэффициентов возраста и стажа водителя в ОСАГО // Финансы: теория и практика. 2020. № 24 (4). С. 31-46. DOI: 10.26794/2587-5671-2020-24-4-31-46. [Tsyganov A.A., Yazykov A.D., Yanenko E.A., Gryzenkova Yu.V. Interpreting the Change of the Age and Experience Coefficient in Motor Third Party Liability Insurance. Finance: Theory and Practice. 2020. No. 4 (24). Pp. 31-46. (In Russ.)]
23. Кириллова Н.В., Цыганов А.А., Азимов Р.С. и др. Эффективность обязательного страхования: монография. М., Прометей. 2022. 452 с. [Kirillova N.V., Tsyganov A.A., Azimov R.S. Effektivnost' obyazatel'nogo strakhovaniya: monografij. M., Prometey. 2022. 452 s. (In Russ.)]



Статья поступила в редакцию 07.06.2023. Статья принята к публикации 11.07.2023.

Для цитирования: А.А. Цыганов, Д.В. Брызгалов, С.И. Рыбаков. Страхование грузов в Российской Федерации: современное состояние, эффективность и пути развития // Проблемы прогнозирования. 2024. № 1 (202). С. 183-195.
DOI: 10.47711/0868-6351-202-183-195

Summary

CARGO INSURANCE IN THE RUSSIAN FEDERATION: CURRENT STATE, EFFICIENCY AND DEVELOPMENT PATHS

A.A. TSYGANOV, Doct. Sci. (Econ.), Professor, Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0001-8572-3248

D.V. BRYZGALOV, Cand. Sci. (Econ.), Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0002-8621-9032

S.I. RYBAKOV, Cand. Sci. (Econ.), Financial University under the Government of the Russian Federation, Moscow, Russia
ORCID: 0000-0001-9217-7556

Abstract: The article examines the cargo insurance segment in the Russian Federation. The trends of this type of insurance have been studied in connection with general economic factors, an analysis of its effectiveness for participants in insurance relations has been carried out, and ways of developing cargo insurance have been determined. The methodological basis of the study was the analysis of statistical data from the Central Bank of the Russian Federation and official statistics of Rosstat regarding the dynamics of gross domestic product, volumes of cargo turnover, cargo transportation and exports. The information obtained by the authors during the provision of consulting and other professional services to participants in the Russian insurance market was also used. As a result, differences in trends in the cargo insurance segment from the general market were identified. The hypothesis about the predominant influence of foreign economic activity on cargo insurance was confirmed. The efficiency indicators of cargo insurance, including the average payout ratio, have been studied. Proposals have been formulated for the development and implementation of state economic policy in the field of insurance of foreign trade cargo, aimed at overcoming political and economic restrictions in relation to the Russian Federation and its enterprises.

Keywords: insurance, insurance market, cargo insurance, economic efficiency of insurance, insurance development.

Received 07.06.2023. Accepted 11.07.2023.

For citation: A.A. Tsyganov, D.V. Bryzgalov, and S.I. Rybakov. Cargo Insurance in the Russian Federation: Current State, Efficiency and Development Paths // Studies on Russian Economic Development. 2024. Vol. 35. No. 1. Pp. 126–134.
DOI: 10.1134/S1075700724010155