

Особенности страхового обеспечения логистики внешней торговли России

УДК:368:658.7/.8;
ББК: 65.271:65.291.59; Jel:G22
DOI: 10.24412/2072-8042-2025-4-43-52

Андрей Моисеевич ГОЛУБЧИК,
кандидат экономических наук, доцент,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),
кафедра УГМК «Международные транспортные
операции» – доцент, e-mail: pigeon_at@mail.ru

Егор Вадимович ПАК,
кандидат экономических наук, доцент,
МГИМО МИД России
(119454, Москва, проспект Вернадского, 76),
кафедра УГМК «Международные транспортные
операции» – заведующий кафедрой,
кафедра международных экономических отношений
и внешнеэкономических связей (МЭО и ВЭС)
им. Н.Н. Ливенцева – доцент,
e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru

Аннотация

На сегодняшний день Китай является основным торговым партнером России, а рост объемов взаимной торговли логически увеличивает соответствующий объем транспортно-логистической работы. В силу объективных причин, в т.ч. инструментов санкционного давления и института «вторичных» санкций, логистика взаимной торговли России и Китая подвержена возрастающим рискам. Соответственно, такой бизнес нуждается в защите, и самым оптимальным методом такой защиты является страхование. Особую актуальность исследованию придает факт достаточно активной переориентации российских грузовладельцев и перевозчиков на страхование и перестрахование с Западных источников (например, P&I Clubs) на страховщиков из «дружественных стран», в т.ч. КНР. Вместе с тем страховой рынок КНР, а также некоторые особенности регулирования самой перевозки груза знакомы не всем участникам ВЭД из России. Так, в статье раскрыта специфика китайского рынка страхования ответственности экспедиторов, перевозчиков, а также страхование имущественного интереса их клиентов – грузовладельцев. В этом контексте весьма показательна ситуация с общей аварией судна Flying Fish 1, когда ряд российских грузополучателей, имея внешнеторговые контракты на базисе CIF INCOTERMS©2020, не воспользовались услугами китайских страховщиков, а внесли аварийный депозит самостоятельно. В заключении авторы дают собственную оценку такому феномену.

Ключевые слова: внешняя торговля России, логистика внешней торговли России, внешнеторговое страхование, КНР, международная морская перевозка, общая авария.



Revisiting Insurance Component of Russia's Foreign Trade Logistics

Andrej Moiseevich GOLUBCHIK,

*Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University), (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454),
Department of International Transport and Logistics – Associate Professor,
e-mail: pigeon_am@mail.ru*

Egor Vadimovich PAK,

*Candidate of Sciences in Economics, Associate Professor, Moscow State Institute of International Relations (MGIMO University) (76, Prospect Vernadskogo, Moscow, Russia, 119454),
Department of International Transport and Logistics – Head of the Department, Department of International Economic Relations and Foreign Economic Affairs named after N.N. Liventsev – Associate Professor, e-mail: e.pak@inno.mgimo.ru*

Abstract

As of today, increasing Russia-China trade turnover logically leads to greater logistics needs. With Western sanctions against Russia still in place, the logistics of such trade is under the constant pressure, for instance, secondary sanctions. Thus, in terms of insurance as well as re-insurance there is a turn for Russian clients from Western sources (i.e. P&I Clubs) to that of 'friendly states, i.e. China. However, few Russian insurance are aware of the related peculiarities when addressing the insurers from China. As such the paper points out key insurance practices of Chinese companies when rendering services in carrier's/freight-forwarder's liability insurance as well as goods insurance. Being in this vein, a case of general average with Flying Fish 1 is put to the front to show the complexity of Russia's consignees dealing with Chinese insurers. The authors end up with their own conclusions on this conundrum.

Keywords: Russia's foreign trade, logistics of Russia's foreign trade, foreign trade insurance, China, international shipping, general average

Логика и организация страхования в системе логистики внешней торговли России в 2022-2024 гг. претерпела существенные изменения. Так, российские участники внешнеэкономической деятельности (ВЭД), грузовладельцы и перевозчики оказались, по сути, отрезанными от услуг страховщиков и перестраховщиков из стран коллективного Запада. Как и в случае перевозчиков им на смену пришли российские страховые компании, а также страховщики из «дружественных стран», например, Китая, Индии, Малайзии, Гонконга, Сингапура. Таким образом, можно констатировать, что на сегодняшний день происходит формирование новой модели страхового обеспечения внешней торговли России в рамках более масштабного процесса – формирования «новой логистики» внешней торговли России. При этом, особенности страхования морских перевозок углеводородов из России представляет особый научно-практический интерес. Так, до февраля 2022 г. около 75%

российского морского экспорта нефти покрывалось страховщиками из Западных стран, а, по некоторым оценкам, в 2024 г. на страховки из системы P&I Clubs пришлось только 17%¹.

Вместе с тем этот процесс имеет и свои особенности: организация и особенности страхования (что, впрочем, характерно и для самой перевозки, например, в части ограничения ответственности перевозчика) в «дружественных странах» мало знакомы российским страхователям. В этой связи, представляется уместным, начать такой анализ именно с рынка Китая – главного торгового партнера России: объем взаимной торговли двух стран в 2024 достиг рекордных значений – 244,8 млрд долл.²

ОРГАНИЗАЦИОННО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ СТРАХОВОГО РЫНКА КИТАЯ

На сегодняшний день темпы процесса либерализации сектора услуг в Китае в целом признаются заметными³. Выявлена обратная зависимость между уровнем барьеров в сфере услуг (в т.ч. транспортных и финансовых, куда входят страховые по классификации ГАТС) и уровнем участия страны в глобальных цепях создания стоимости (ГЦСС), соответственно, либерализация торговли услугами способствует повышению конкурентоспособности страны⁴. Вместе с тем необходимо признать, что китайский рынок страховых услуг – рынок достаточно закрытый, в т.ч. для иностранных компаний. Так, Индекс ограничения торговли услугами (Services Trade Restrictiveness Index, STRI)⁵, разработанный ОЭСР, в сегменте страхования Китая в 2022 г. составил 0,37, что значительно выше, чем в среднем по миру – 0,18⁶.

По состоянию на 2022 г. общее число страховых компаний (как национальных, так и иностранных), имеющих лицензию на осуществление страховой деятельности, превышает 150. Как и в большинстве стран мира страховые услуги могут оказывать исключительно юридические лица. При этом большая часть национального страхового рынка (более 50%) контролируется четырьмя ключевыми игроками: China Life Insurance, Ping An Insurance, People's Insurance Company of China и China Pacific Insurance. По итогам 2023 г. общий объем активов страховых компаний с иностранным финансированием в стране достиг 2,4 трлн юаней (или 336 млрд долл.), а по капитализации страховой рынок Китая занял второе место в мире⁷.

Так, в 2021 г. доля страховых услуг в структуре ВВП страны составила 4,55%, тогда как в 2018 г. – 4,32%. Китай является основным драйвером мирового роста страховых премий: доля страны в мировом объеме валовых премий в 1980-2019 гг. выросла с 0 до 11%, и, по прогнозам, достигнет 20% к 2029 г.⁸ На сегодняшний день Китай вышел на второе место в мире по объему собранных премий (около



724 млрд долл.), уступая только США (3,3 трлн долл.). В топ-5 по этому показателю входят также Великобритания (375 млрд долл.), Япония (363 млрд долл.) и Франция (283 млрд долл.)⁹. Справедливости ради следует отметить, что столь высокие показатели преимущественно обусловлены ростом числа платежеспособных граждан КНР, и, как следствие, расширением медицинского и имущественного страхования.

Страховой бизнес в Китае находится под строгим государственным регулированием, что достаточно сильно ограничивает прозрачность деятельности страховых компаний, их деловые возможности, а также доступность информации для иностранных клиентов. Строго говоря, и сами китайские страховые компании пока не сильно заинтересованы в притоке иностранных клиентов. Ярким показателем такого подхода служит почти полное отсутствие двуязычных сервисов и документации, что серьезно усложняет процесс взаимодействия с потенциальными клиентами из других стран.

Государственный контроль страхового рынка до 2018 г. осуществлялся «Комиссией по страховому регулированию КНР» (China Banking and Insurance Regulatory Commission), сейчас функции регулятора перешли к объединенной «Комиссии по регулированию банковской и страховой деятельности Китая» (National Financial Regulatory Administration).

Необходимо отметить, что китайское законодательство, по сути, уникально сочетает традиции древнекитайского права с принципами социалистической правовой системы, что отражается в современных нормативных актах. Тем не менее, несмотря на уникальные исторические корни, китайское законодательство вполне адаптируется к международным стандартам, особенно в сфере использования морей мирового океана и норм транспортного права.

ОСОБЕННОСТИ РЕГУЛИРОВАНИЯ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ В КИТАЕ: ОГРАНИЧЕНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ПЕРЕВОЗЧИКА

Представляется целесообразным рассмотреть некоторые особенности китайского законодательства в сфере гражданско-правового регулирования перевозки грузов.

Так, в гражданском кодексе КНР (далее – ГК КНР) нет отдельного положения об ограничении ответственности перевозчика. Несмотря на отсутствие специальной статьи «ограничение ответственности», кодекс предусматривает возможность сторон ограничить свою ответственность через договорные положения. Такая возможность содержится в части III «Контракты», где стороны могут договориться о методике расчета убытков и заранее оцененных компенсациях¹⁰. В целом нужно отметить, что при осуществлении международных перевозок китайские перевозчики используют все основные международные конвенции, включая положения об ограничении ответственности перевозчика, но только в том случае, если в отраслевом кодексе или договоре перевозки содержится отсылка к таким нормам.

Что касается непосредственно морских перевозок, то, например, в Главе 11 Кодекса торгового мореплавания КНР (далее – КТМ КНР) «Ограничение ответственности по выплате компенсаций»¹¹ регулируются вопросы ограничения ответственности судовладельцев и операторов морских судов. Положения главы основаны на Конвенции об ограничении ответственности по морским требованиям 1976 года (Convention on Limitation of Liability for Maritime Claims, LLMC), хотя Китай и не ратифицировал эту Конвенцию. Вместо этого КТМ КНР адаптировал ее нормы с учетом национальных особенностей.

Если говорить о формах гражданской ответственности, то ГК КНР классифицирует гражданскую ответственность по следующим формам: прекращение нарушения, устранение опасности, реституция, восстановление, ремонт, компенсация убытков и выплата заранее оцененных убытков (Статья 179)¹².

Глава 12 КТМ КНР содержит подробную регламентацию договоров морского страхования, устанавливая четкие правила для определения объектов и сумм страхования, обязательств сторон, условий заключения и расторжения договоров, а также ответственность страховщиков. Особое внимание уделяется процедурам компенсации, суброгации и управлению рисками, связанными с морским судоходством. К отличительным чертам упомянутого Кодекса можно отнести следующее:

Предмет ограничения ответственности: Ответственность может быть ограничена в отношении убытков, связанных с гибелью людей, повреждением имущества, задержкой доставки грузов, а также других убытков, связанных с эксплуатацией судна;

Исключения из ограничения ответственности: не допускается ограничение ответственности в случаях преднамеренных действий, неосторожности, а также для определенных типов претензий, таких как загрязнение нефтью или ядерный ущерб.

В отсутствие конкретных национальных норм Китай может применять **международную морскую практику** при условии, что она не противоречит общественным интересам страны (Статья 268 КТМ КНР).

Представляется также важным сделать акцент на Судебных толкованиях Верховного народного суда КНР, который в 2010 г. впервые выпустил толкования, уточняющие применение ограничений ответственности, что способствовало унификации судебной практики по спорам, связанным с морской перевозкой. Теперь эта практика в целом ничем не отличается от общемировой.

Например, на сайте Страховой ассоциации Китая (Insurance Association of China) в свободном доступе находятся статьи «Условия страхования морских перевозок грузов»¹³ и «Условия страхования контейнеров (Срочное страхование)»¹⁴. Последний документ, например, предлагает только два вида страхования контейнеров: страхование полной утраты и комплексное страхование. При этом особо выделяется страхование механической части контейнера, что довольно необычно,



ведь в подавляющем числе случаев на практике контейнер не принадлежит грузо-отправителям/грузополучателям. В комплексном страховании контейнера – раздел I(2) – есть подпункт 2, который описывает ответственность страховщика за повреждения механической части контейнера. Там упомянуто всего 3 риска, которые дословно соответствуют страхуемым рискам по Оговорке С Института лондонских страховщиков для условия поставки CIF ИНКОТЕРМС©2020.

В остальном упомянутые выше условия в целом никак не выделяются на фоне международных стандартов. Однако важно подчеркнуть, что претензионный срок по страховым случаям составляет 2 года с даты его наступления.

ИНЦИДЕНТ С СУДНОМ FLYING FISH 1 И УСЛУГИ СТРАХОВЩИКОВ ИЗ КИТАЯ: ПОПЫТКА АНАЛИЗА СИТУАЦИИ

2 февраля 2024 г. судно Flying Fish 1, принадлежащее китайскому перевозчику OVP Shipping под флагом Панамы, село на мель при прохождении канала (совершило касание стенки канала, с последующим незначительным навалом), на входе в порт Санкт-Петербург. Сотрудники Северо-Западного филиала ФГБУ «Морспасслужба» оперативно восстановили его плавучесть, так как оно не получило повреждений корпуса и самостоятельно проследовало к месту выгрузки.

Вполне ожидаемо, капитан судна объявил *общую аварию (general average)*, после чего начались споры о размере реальных убытков, вызванных этим событием. До уплаты контрибуционного взноса грузополучателями на все прибывшие грузы был наложен арест. Только к середине месяца удалось определить окончательный размер контрибуционного взноса¹⁵.

В случае с судном Flying Fish 1 грузовладельцы столкнулись с требованием ФГБУ «Морспасслужба» оплатить 800 млн руб. за спасательную операцию. Импортёры получили неочевидный выбор: внести депозит в размере 21% от стоимости груза или ждать завершения процедуры урегулирования убытков. В таком случае размер депозита становился значительно меньше, но урегулирование могло занять неопределенное время (в нашем случае 15 суток) и привести к дополнительным расходам. Такое предложение вызвало недоумение и протесты среди импортёров, морских юристов и страховщиков, поскольку сумма депозита значительно превышала стандартную практику, и это вызывало серьезные сомнения в обоснованности его расчета. В результате импортёрам предстояло сделать сложный выбор между оплатой высоких депозитов или ожиданием окончательных расчетов убытков, что создало дополнительную неопределенность и финансовые риски.

На борту судна был груз от китайских поставщиков, часть из которого поставлялась на условиях CIF INCOTERMS©2020. Это означает, что отправитель (китайский поставщик) обязан был застраховать товар в пользу получателя (российский клиент). Указанное условие поставки всегда подразумевает страхование от общей аварии.

В распоряжении авторов есть уведомление *диснашера (general adjuster)* – фирмы из Гонконга TCWong Average Consulting Limited (известной на рынке как Asia Maritime Adjusting HK), о том, что они примут страховые гарантии (бонды) только известных международных или китайских страховщиков.

Вот здесь выяснились некоторые очень интересные подробности – в условиях наличия обязательного страхования, предусмотренного условиями поставки CIF INCOTERMS©2020 по внешнеторговому контракту, некоторые российские получатели грузов предпочли внести контрибуционный взнос самостоятельно вместо того, чтобы обратиться за страховым возмещением, несмотря на тот факт, что все грузы имели полисы от китайских страховщиков. По оценкам авторов, таких грузополучателей было не менее восьми, и на их долю пришлось не менее 29 единиц двадцатифутового эквивалента (ДФЭ) на борту.

Таким образом, возникает резонный вопрос: *почему некоторые российские получатели не воспользовались имевшимся у них правом на страховую защиту от страховщиков из Китая?* По факту сложилась совершенно уникальная ситуация – при наличии действующего страхового полиса после возникновения неоспоримого страхового случая грузополучатель не обращается за возмещением к страховой компании. По мнению авторов, произошедшее является следствием самостоятельных причин, неожиданно наложившихся друг на друга.

Во-первых, нельзя исключать ситуацию, когда указанное во внешнеторговом контракте условие поставки CIF Санкт-Петербург ИНКОТЕРМС©2020 было внесено «просто так», по какой-то причине известной только сторонам контракта¹⁶, и, следовательно, таковым по сути своей не являлось.

Во-вторых, гипотетически, но, принимая во внимание общий достаточно невысокий уровень подготовки сотрудников в небольших компаниях-участниках ВЭД, можно предположить и такую опцию – они просто не знали о наличии у них страховой защиты от подобных случаев.

В-третьих, и, наконец, более вероятно – в условиях общей аварии быстрое решение вопроса о выдаче страхового бонда (гарантии выплаты, чаще всего выдаваемой страховой компанией в соответствии с Йорк-Антверпенскими правилами от 2016 г.) может быть критически важным фактором. Если процесс принятия решения затягивается, клиенты могли решить, что самостоятельная уплата взноса быстрее и эффективнее. В случае отказа страховщика от выдачи страхового бонда (вполне возможно по формальному поводу) клиенты могли понести дополнительные расходы на повторное оформление документов или юридические процедуры для получения компенсации.

Таким образом, российские получатели грузов могли предпочесть самостоятельную уплату контрибуционного взноса по ряду причин, включая сложности в процессе урегулирования выплат по страховым претензиям, ограничения стра-



хового покрытия, недоверие к китайским страховщикам и экономические соображения (известные только им). Импортёры могли решить, что ожидание окончательных расчетов по страховым претензиям может быть слишком затянуто и рискованно для их бизнеса.

* * *

Представляется, что в контексте объективно растущего внимания российских грузовладельцев к услугам страховщиков из КНР (что, впрочем, относится и к страховым опциям из других «дружественных стран») описанный авторами феномен с общей аварией судна Flying Fish 1 весьма показателен.

Ситуация может быть объяснена тем, что из-за закрытости китайского страхового рынка и возможных языковых барьеров коммуникация может быть затруднена. Закрытость рынка и сложности в коммуникации могли вызвать у российских грузополучателей сомнения в готовности и способности страховщиков быстро и полно компенсировать убытки, а ограниченная доступность информации могла снизить доверие клиентов к страховым продуктам из Китая.

Быстрое решение вопроса с выдачей груза через прямой депозит позволила импортерам избежать простоя и связанных с ним дополнительных затрат, например, вызванных срывами сроков поставки товара конечному заказчику.

Также весьма интересен и тот факт, что авторы пытались найти хотя бы одно упоминание об инциденте с общей аварией в китайском сегменте интернета, но ничего не нашли. Полагаем, что в данном случае стоит учитывать специфику Китая, китайского интернета и китайского законодательства и в целом закрытости сферы страхования как таковой.

ПРИМЕЧАНИЯ:

¹ Основные тенденции развития нефтетрейдинга в России в условиях фрагментации мирового рынка энергоресурсов: монография / под общ. ред. Е.А. Телегиной. – М.: РУСАЙНС, 2024. – С. 152.

² Товарооборот Китая и России в 2024 году вырос на 1,9% // ТАСС. 13.01.2025. URL: <https://tass.ru/ekonomika/22861813>

³ OECD Services Trade Restrictiveness Index: Policy Trends up to 2024 // OECD. URL: https://www.oecd.org/en/publications/oecd-services-trade-restrictiveness-index_b9e5c870-en/full-report.html

⁴ Бирюкова О.В., Т.В. Воробьева Влияние либерализации сферы услуг на участие стран БРИКС в глобальных цепях добавленной стоимости // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2017. – Т.12. – №3. – С. 99.

⁵ В соответствии с методологией Индекса диапазон значений определен от 0 до 1, где, чем выше значение, тем более закрытым является рынок

⁶ Services Trade Restrictiveness Index // World Bank Group. URL: <https://prosperitydata360.worldbank.org/en/indicator/OECD+STRI+STRI>

- ⁷ China Insurance Market Size, Share & Industry Analysis // Fortune Business Insights. 23.12.2024. URL: <https://www.fortunebusinessinsights.com/china-insurance-market-109903>
- ⁸ Демчук В.А. Влияние интеграции национальных страховых рынков на результаты деятельности страховых компаний дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук (08.00.14) / Валентина Артуровна Демчук, МГИМО МИД России. – Москва, 2021. – 269 с.
- ⁹ Top Ranking the World's Largest Insurance Market 2024 // Beinsure. 03.11.2024. URL: <https://beinsure.com/top-ranking-the-worlds-largest-insurance-markets/>
- ¹⁰ Скаридов А.С. Ограничение ответственности по морским требованиям в гражданском праве КНР // Право и политика. – 2021. – №7. – С. 65.
- ¹¹ Кодекс торгового мореплавания КНР (КТМ КНР). URL: http://chinalawinfo.ru/maritime_law/law_code_maritime/law_code_maritime_ch11
- ¹² Скаридов А.С. Ограничение ответственности по морским требованиям в гражданском праве КНР // Право и политика. – 2021. – №7. – С. 67.
- ¹³ Условия страхования морских грузов / Ассоциация страховой индустрии Китая. URL: <https://wap.iachina.cn/col/col3873/>
- ¹⁴ Условия страхования контейнеров / Ассоциация страховой индустрии Китая. URL: <https://wap.iachina.cn/col/col2547/index.html>
- ¹⁵ Подробнее см. Голубчик А.М., Пак Е.В. Актуальные вопросы логистики морских перевозок контейнеров в Россию: некоторые уроки для участников ВЭД // Российский внешнеэкономический вестник. – 2024. – № 6. – С. 83-90.
- ¹⁶ Голубчик А.М., Атаев К.И. Новая логика формирования транспортных условий в международных контрактах купли-продажи товаров // Мировое и национальное хозяйство. – 2024. – №4. – С. 139.

БИБЛИОГРАФИЯ/BIBLIOGRAPHY

Бирюкова О.В., Т.В. Воробьева. Влияние либерализации сферы услуг на участие стран БРИКС в глобальных цепях добавленной стоимости // Вестник международных организаций: образование, наука, новая экономика. – 2017. – Т.12. – №3. – С. 94-113. @@ Birjukova O.V., T.V. Vorob'eva Vlijanie liberalizacii sfery uslug na uchastie stran BRIKS v global'nyh cerjah dobavlennoj stoimosti // Vestnik mezhdunarodnyh organizacij: obrazovanie, nauka, novaja jekonomika. – 2017. – Т.12. – №3. – С. 94-113.

Голубчик А.М., Атаев К.И. Новая логика формирования транспортных условий в международных контрактах купли-продажи товаров // Мировое и национальное хозяйство. – 2024. – №4. – С. 138-144. @@ Golubchik A.M., Ataev K.I. Novaja logika formirovanija transportnyh uslovij v mezhdunarodnyh kontraktah kupli-prodazhi tovarov // Mirovoe i nacional'noe hozjajstvo. – 2024. – №4. – С. 138-144.

Демчук В.А. Влияние интеграции национальных страховых рынков на результаты деятельности страховых компаний дис. на соиск. учен. степ. канд. эк. наук (08.00.14) / Валентина Артуровна Демчук, МГИМО МИД России. – Москва, 2021. – 269 с. @@ Demchuk V.A. Vlijanie integracii nacional'nyh strahovyh rynkov na rezul'taty dejatel'nosti strahovyh kompanij dis. na soisk. uchen. step. kand. jek. nauk (08.00.14) / Valentina Arturovna Demchuk, MGIMO MID Rossii. – Moskva, 2021. – 269 s.



Основные тенденции развития нефтетрейдинга в России в условиях фрагментации мирового рынка энергоресурсов: монография / под общ. ред. Е.А. Телегиной. – М.: РУСАЙНС, 2024. – 168 с. @@ Osnovnye tendencii razvitija neftetrejdinga v Rossii v uslovijah fragmentacii mirovogo rynka jenergoresursov: monografija / pod obshh. red. E.A. Teleginoj. – M.: RUSAJNS, 2024. – 168 s.

Скаридов А.С. Ограничение ответственности по морским требованиям в гражданском праве КНР // Право и политика. – 2021. – №7. – С. 59-71. @@ Skaridov A.S. Ogranichenie otvetstvennosti po morskim trebovanijam v grazhdanskom prave KNR// Pravo i politika. – 2021. – №7. – S. 59-71.

