

НА „ПОПЪТЕН ВЯТЪР“ И НА ГОСПОД

ЗАСТРАХОВАТЕЛНИТЕ СУМИ ПО ЗАСТРАХОВКАТА „ТОВАРИ ПО ВРЕМЕ НА ПРЕВОЗ“ ОБИКНОВЕНО СА РАВНИ НА ФАКТУРНАТА СТОЙНОСТ НА ПРЕВОЗВАНИТЕ СТОКИ, УВЕЛИЧЕНА С ДО 10 %, ВКЛЮЧВАЩИ ПРЕВОЗНАТА ТАКСА И ОЧАКВАЕМАТА ПЕЧАЛБА ЗА ТЪРГОВЕЦА

Според специалисти обаче рискът, който носят, е много по-голям от премиите. Те се определят като процент от застрахователната сума и за целия пазар най-често варират от около 0.20% до 1 процент. Цената на застраховката зависи от вида на превозвания товар, от дестинацията, от вида на транспортното средство и от покритите рискове. Важно е също как е опакован товарът, като застраховката на чупливите товари е най-скъпа. Много рискови са наливните и насипните товари като петрол, въглища, кокс, рафинирана захар, които се транспортират с кораби. С особен риск са също лесно развалящите се стоки като гъбите, пресните плодове и зеленчуци.

Като рискови дестинации от гледна точка на кражба се определят Италия и Англия.

Пазарът на каргото е доста уеднаквен по отношение на тарифите и разликата е с около 1-2 промила, твърдят застрахователи. Изготвена е таблица с основните фактори, влияещи върху тарифите, с която се съобразяват всички компании.

В ЗК „Орел“ АД най-често се продават полици по Клауза „А“ в диапазон от 0.3% до 0.7% от фактурната стойност на стоките в зависимост от дестинацията, вида на товара, транспортните средства и покритите рискове.

В „ДЗИ-Общо застраховане“ използват всички английски клаузи. При рискове съгласно Институтска Клауза „А“ в зависимост от дестинацията, транспорта (кораб, самолет, камион и комбиниран транспорт) и вида на товара (дървен материал на трупи, машини, текстил, офис апаратура) тарифните числа са в диапазон от 0.08% до 0.49% от застрахователната сума. За рискове по Клауза „А“



презастраховането на риска, тъй като щетите обикновено са от порядъка на милиони долари/евро. Специалисти твърдят, че на местния пазар има различни форми на презастраховане. Някои компании например купуват презастрахователно покритие, но на много високо ниво, като тяхното смозадържане е 500 хил. евро, т.е. те презастраховат рискове над тази сума. Това означава, че до 500 хил. евро компанията трябва сама да изплати обезщетението, но в много случаи тя има проблем с финансовите наличности.



и аналогични дестинации, транспорт и вид на товарите в ЗАД „Евро инс“ тарифните числа са в диапазон от 0.08 % до 0.48% от застрахователната сума, в ЗПД „Армеец“ - от 0.08% до 0.45%, а в ЗПАД „Булстрад“ - от 0.08% до 0.80 процента от застрахователната сума.

ЗПАД „Алианц България“ за 9-месечието на тази година в сравнение с аналогичния период на 2004 г. реализира ръст на приходите с 27.8%. Това се дължи на широката основа от клиенти, а не само на няколко клиенти, които да формират 70%-80% от приходите.

Тарифата на компанията е изградена на териториален принцип и в зависимост от вида на транспорта. Северна и Южна Америка са най-скъпите дестинации, Италия, Австрия и Унгария и страните от Балканския полуостров са съпоставими като най-ниски ценови зони. Най-скъп е морският транспорт - един контейнер пътува около 60 дни и през този период е изложен на тежки условия - атмосферни и климатични влияния. Въздушният транспорт е най-бърз, но ако настъпи щета - то тя е тотална загуба.

Премиите на ЗПАД „Алианц България“ по Клауза „А“ за страните от Балканския полуостров са 0.10 % от застрахователната сума. Най-далечните дестинации са с премии 0.65%-0.70 % от застрахователната сума (т.е. 110 % от фактурната стойност на товара). Ако има изисквания за допълнителни покрития като риск от война, стачни рискове и т.н., те се купуват допълнително. За страните от ЕС са 0.05 % от фактурната стойност за риск война и 0.05% от фактурната стойност за риск от стачки. Риск от тероризъм за Индонезия струва 1% от застрахователната сума.

Има индикации, че при последните размирици във Франция пазарът няма да покрие срещу символична цена искането срещу военни и стачни рискове, тъй като е много трудно да се характеризират вълненията. Смята се, че там има и расова нетърпимост, а това е, елемент

от тероризъм. С други думи, има индикации, че застрахователният пазар може да реагира с оскъпяване на карго-застраховането с дестинация Франция, т.е. когато се експортира за Франция, застрахователната защита може да поскъпне, но това е разбира се, само ако са налице обстоятелствата, че напрежението сред определени групи от населението не се успокои. Последните информации са, че проблемите намират своето решение и пазарът няма да реагира с оскъпяване.

Застрахователната премия в ЗПАД „Витоша“ по Клауза „А“ варира от 0.2% до над 1% от фактурната стойност на товара в зависимост от вида на транспорта, от дестинацията, от това дали товарът е в контейнер, дали има претоварване, каква е опаковката и т.н. Предпочитана от клиента е абонаментната полица.

Ощетимостта (т.е. изплатените обезщетения към брутния приход) в ЗПАД „Алианц България“ е под 20 процента, в ЗК „Орел“ АД около 20 на сто, а в ЗПАД „Витоша“ - около 18-20 процента.

При този вид застраховане е много важно



презастраховането на риска, тъй като щетите обикновено са от порядъка на милиони долари/евро. Специалисти твърдят, че на местния пазар има различни форми на презастраховане. Някои компании например купуват презастрахователно покритие, но на много високо ниво, като тяхното смозадържане е 500 хил. евро, т.е. те презастраховат рискове над тази сума. Това означава, че до 500 хил. евро компанията трябва сама да изплати обезщетението, но в много случаи тя има проблем с финансовите наличности.



КОИ СА КЛИЕНТИТЕ НА ТРАНСПОРТНИ ЗАСТРАХОВКИ

Клиенти на застраховката „Товари по време на превоз“ днес са всички действащи заводи. Обикновено чуждестранни застрахователни компании.

Ако заводът е немски, той застрахова в ЗПАД „Алианц България“, ако е гръцки - в ЗК „Интерамерикан“, споделят застрахователи.

ЗПАД „Булстрад“ е традиционен застраховател по карго-застраховането от години.

Портфейлът по този вид застраховки на ЗПАД „Алианц България“ е направен от множество малки и средни производствени и търговски фирми, предимно български, обясняват от компанията.



ЗАСТРАХОВКАТА НА ПРЕВОЗВАЧИТЕ Е ПО-ПОПУЛЯРНА

Ако търговецът сметне, че е прекалено голям лукс да има карго-застраховка, би трябвало да се обърне към превозвача на стоките, за да разбере дали той има сключена „Отговорност на превозвача“.

През последните години се наблюдава прехвърляне на отговорностите за товарите от карго-собствениците на превозвачите. Така товарът е осигурен от евентуални щети, тъй като карго-собственикът държи неплатено навло на превозвача, т.е. за извършването на транспортната услуга плащането е едва когато тя бъде доставена. Това е гаранция за карго-собственика, че ако получи товара с увреждания, той няма да изплати 100 на сто дължимата превозваческа такса, а ще си удържи за щетите. Тази схема е перфектна, защото в момента целият превозвачески бранш работи с отложено плащане. Превозвачът взима парите за извършен курс едва 20-40 дни след приключване на превоза. Тези пари се дължат от карго-собственика или от спедитора.

В БЪЛГАРИЯ ИМА ОКОЛО 10 000 ПРЕВОЗВАЧЕСКИ ФИРМИ

У нас обаче с изключение на големите превозвачи не всички купуват едноименната полица. Това е така, защото освен лицензираните има фирми, които са в „сивата зона“ на икономиката, нелегални. При тях липсват каквито и да са документи, извършват се кешови плащания на ръка. Затова на карго-собственика е много по-лесно да задържи парите на превозвача, а не да му направи съответната застраховка. Това е една от основните причини за намалението на приходите по тази застраховка.

В тази полица отговорността на застрахователя е лимитирана съгласно международната конвенция „CMR“ и е 11 щат.дол. на килограм бруто липсващо или увредено тегло (или отговорност 8.33 специални права на тираж, което е еквивалент на около 20 лева на килограм). Това според застрахователите, е висок лимит на отговорност. Лошото е, че когато става дума за скъпоструваща стока като електроника, с малко тегло, тогава превозвачът ще плати на килограм тегло. Когато стоките са тежки и обемни, този проблем отпада. Затова застрахователят има право да определи дали да плаща съгласно конвенцията или съгласно реалната стойност на стоките по фактура. В тези случаи, ако превозваният товар е скъпоструващ, е задължително да има и карго застраховка, защото при евентуално произшествие потърпевшият няма да получи сто на сто обезщетение. Проблемът е, че по тази застраховка има крайно ниски премии,

които не демонстрират готовността на застрахователите да изплащат очакваните щети. Застрахователят не може да акумулира значими приходи поради крайно ниските премии, за да може да посрещне едно застрахователно събитие и да изплати в срок очакваното обезщетение. Всичко това се отразява на междуфирмената задължителност спедитор-превозвач.

Преди години премиата по тази застраховка се е формирала като процент от навлото (т.е. таксата за превоза). Оказва се обаче, че превозвачите не са били коректни при подаването на тези сведения. Затова последната тенденция в цената на тази застраховка на нашия пазар е да се събират фиксирани премии за всяко превозно средство.

Премиата по застраховката „Отговорност на превозвача“ в ЗК „Орел“ АД са по-високи. При тази застраховка съществуват два начина за плащане. Единият е с годишна застраховка на превозното средство (камиона). В ЗК „Орел“ АД тази застраховка варира от 250 евро до 350 евро. Вторият начин за цена на застраховката е тя да се сключва за всеки отделен курс. Тогава базата за определяне на застраховката не е според международната конвенция, а според навлото (т.е. цената на транспорта). Застрахователната сума се формира съгласно цената на транспорта, а премиата в ЗК „Орел“ АД варира от 1% до 1.5% от тази сума. От 1 ноември компанията има нова тарифа, която е с по-ниски цени.

В ЗПАД „Алианц България“ премиите варират обикновено от 350 лв. до 700 лв. на едно превозно средство на база на едногодишна полица в зависимост от вида на превозното средство. Възможно е премиата да бъде разсрочен на 4 отделни вноски.

В ЗПАД „Витоша“ в зависимост от броя и вида на притежаваните автомобили на превозвача, както и по кои дестинации се движат автомобилите, премиите могат да се изчисляват по два начина. Първият е като процент върху навлото и варират от 1.5%-3%. Вторият вариант е да се сключи целогодишна застраховка, която да бъде на определено превозно средство и варира от 250 щат.дол. до 400 щат.долара. Когато става дума за голям автопарк над 30 автомобили се предлагат бонуси и специални отстъпки.

На българския пазар също така се предлага и застраховката „Отговорност на превозвача“, но за конкретен курс на транспорта. При тази застраховка се поема доста голям риск за кратък период от време.

(Продължава на стр. 13)