

23 октября 2020 г.



**ЗАСЕДАНИЕ КРУГЛОГО СТОЛА ПО
ОБСУЖДЕНИЮ ПРОЕКТА:
«АНАЛИЗ ПРОБЛЕМ И ПУТЕЙ
РАЗВИТИЯ ЭКСПЕДИТОРСКОЙ
ДЕЯТЕЛЬНОСТИ НА
АВТОМОБИЛЬНОМ ТРАНСПОРТЕ В
КАЗАХСТАНЕ»**



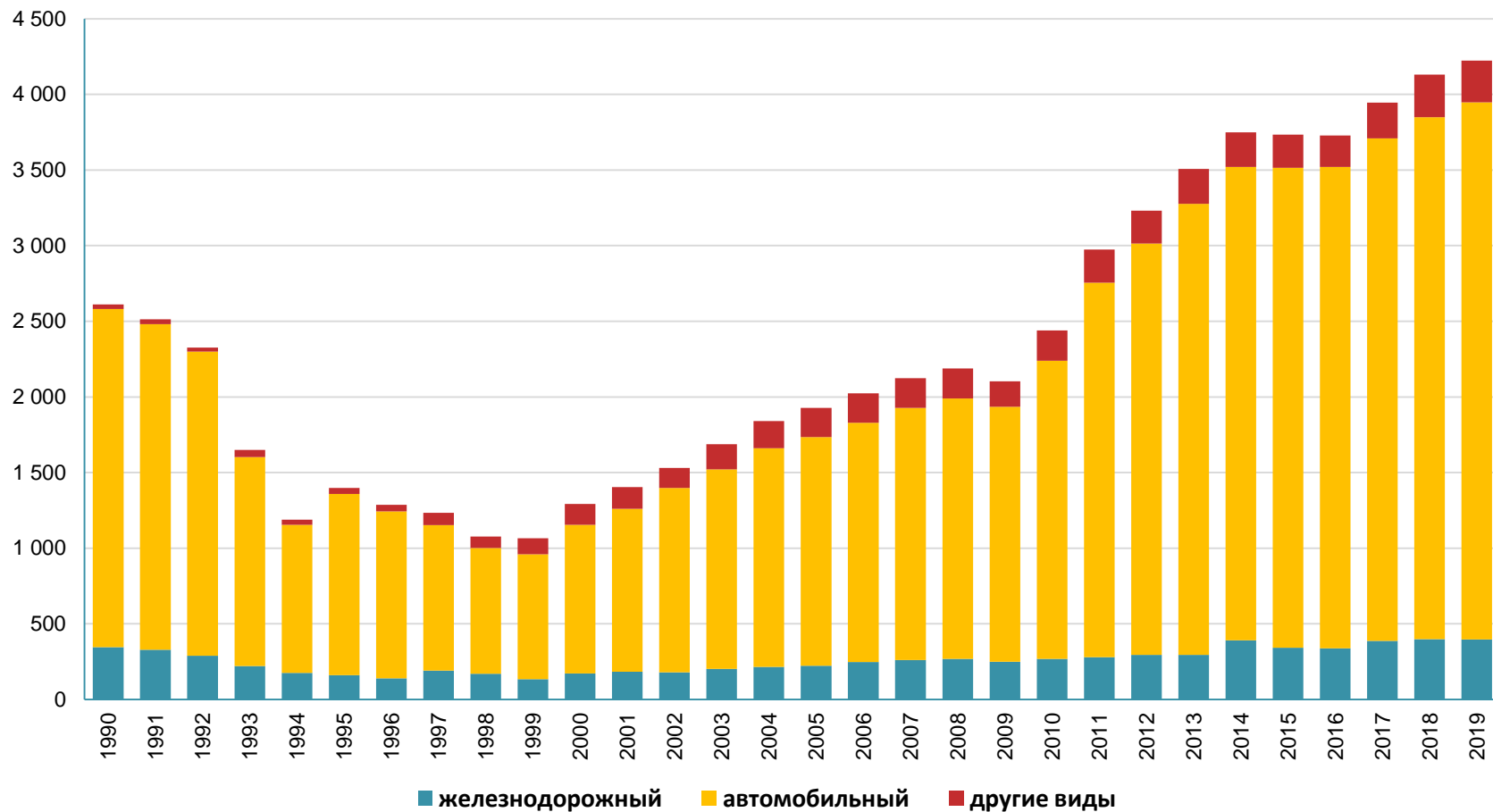
ОБЩАЯ ОЦЕНКА ЭФФЕКТИВНОСТИ ТРАНСПОРТА («LOGISTIC PERFORMANCE INDEX» – LPI)



По составляющим «Международная перевозка» и «Качество и компетентность логистики» показатели Казахстана за последние 4 года остались на прежнем уровне или снизился. Именно в расчёте этих показателей рассматривается качество перевозок, в том числе автотранспортных.



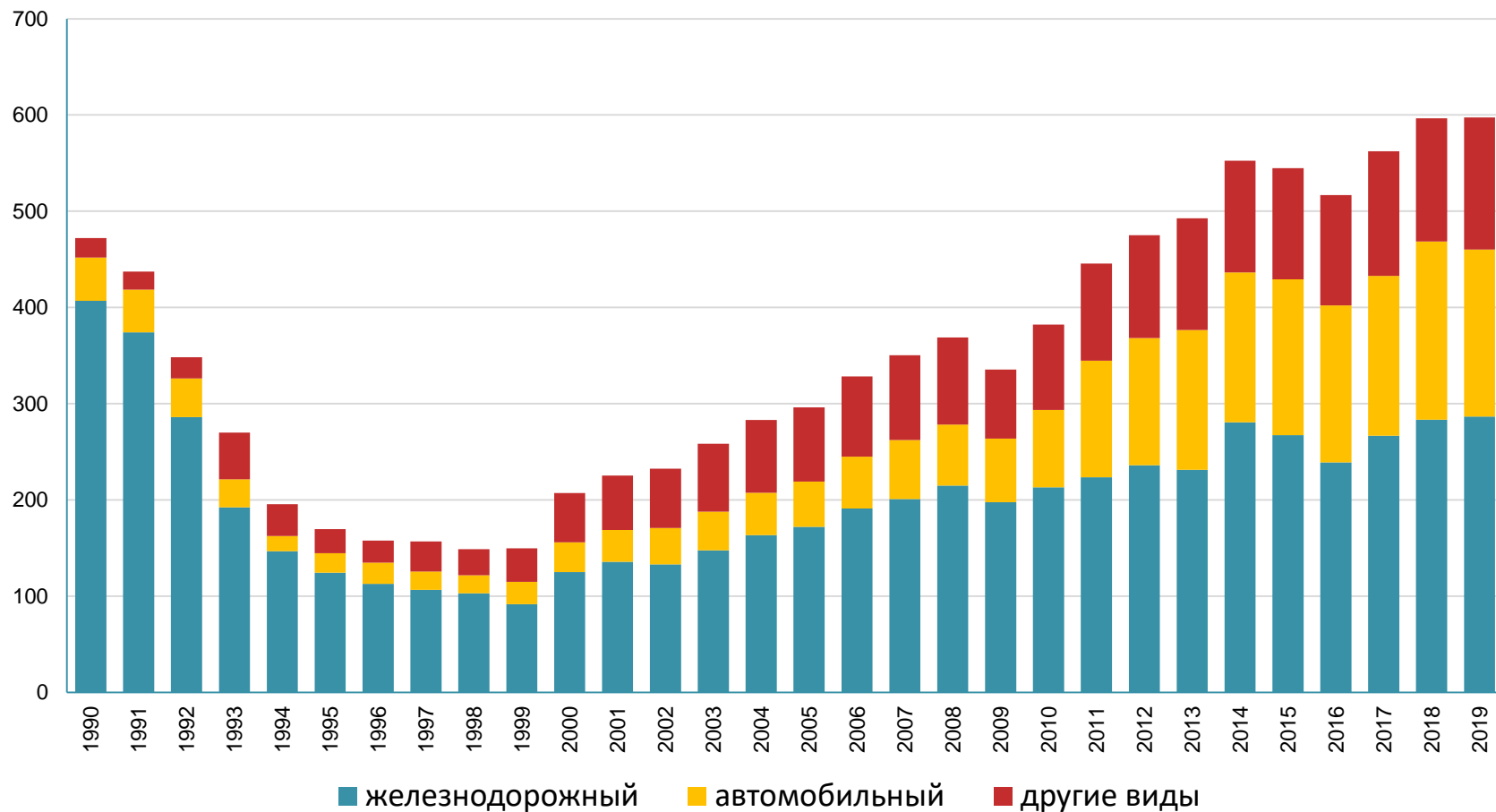
ОБЪЕМЫ ПЕРЕВОЗОК ГРУЗОВ РАЗЛИЧНЫМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТА, МЛН. ТОНН (www.stat.gov.kz)





ГРУЗОБОРОТ ВСЕХ ВИДОВ ТРАНСПОРТА, МЛРД. ТКМ

(www.stat.gov.kz)





Основные показатели автомобильного транспорта в перевозке грузов, 2019 г. (www.stat.gov.kz)

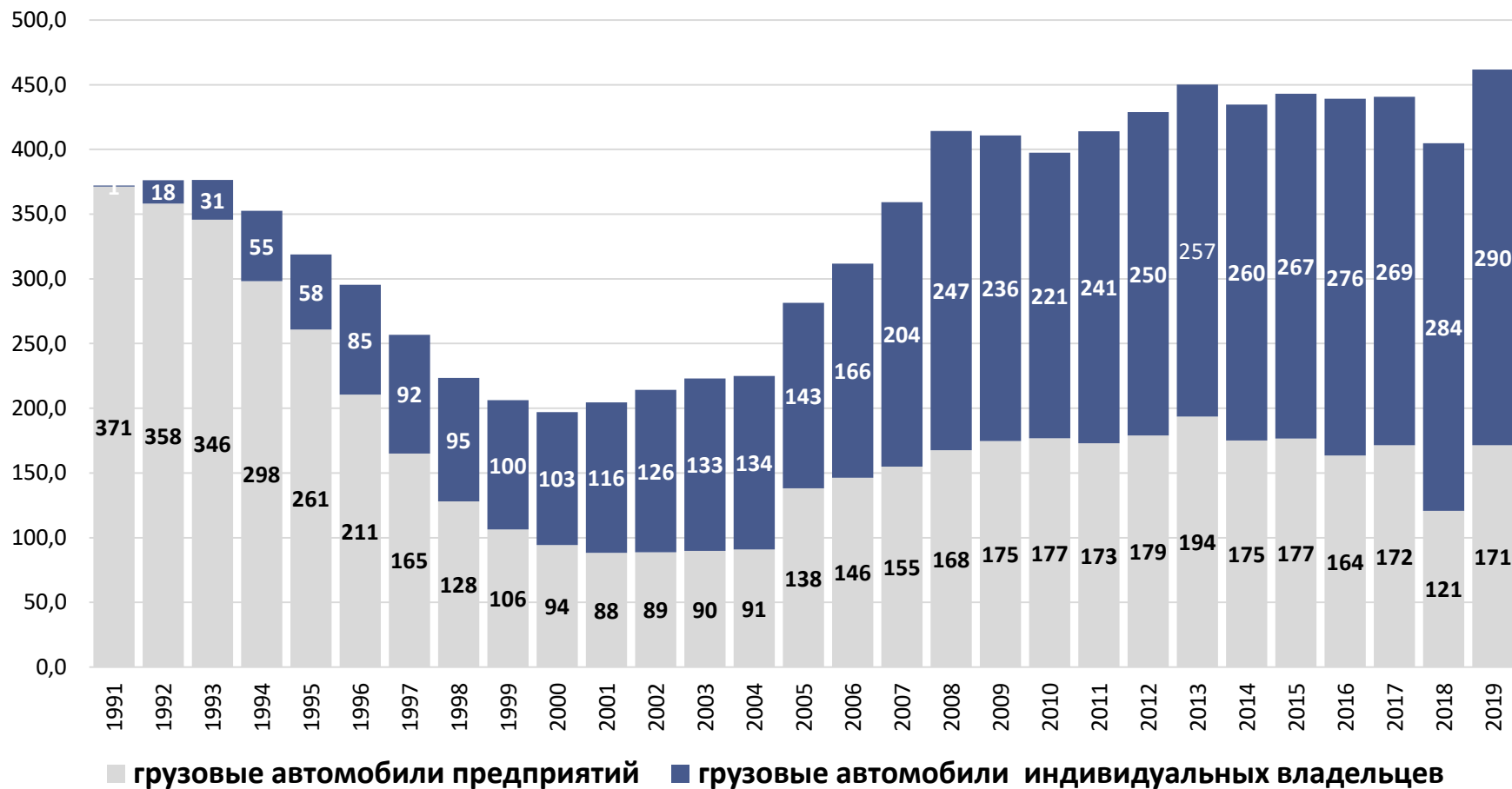
	Доходы , млн. тенге				Перевезено грузов, тыс. тонн*				Грузооборот, млн. ткм*			
	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %	Всеми видами	жд	авто	Доля авто, %
Всего	2516319	842824	220051	9%	4222702	397026	3550471	84%	597614	286652	173468	29%
в том числе:												
Международное – всего	1900754	х	57851	3%	374371	х	3910	1%	278863	х	4924	2%
в том числе:												
экспорт	649694	х	15941	2%	204631	х	399	0%	130015	х	1256	1%
страны ЕАЭС	430096	х	9733	2%	159857	х	294	0%	78207	х	676	1%
страны вне ЕАЭС	219598	х	6208	3%	44774	х	104	0%	51808	х	580	1%
импорт	147240	х	35631	24%	54876	х	3225	6%	49740	х	3256	7%
страны ЕАЭС	58641	х	22854	39%	15900	х	3066	19%	17989	х	2685	15%
страны вне ЕАЭС	88599	х	12777	14%	38976	х	159	0%	31751	х	570	2%
транзит	1103819	х	6279	1%	114864	х	286	0%	99109	х	413	0%
Внутриреспубликан.	564755	313212	111657	20%	322871	241737	21711	7%	156536	126862	6332	4%
Пригородное	33991		33724	99%	95664		95054	99%	1581		1578	100%
Городское	16820		16820	100%	45658		45658	100%	1378		1378	100%

Официальная статистика не предоставляет фактических данных о работе автотранспорта, для получения статданных используются методы «досчета»

Руководитель проекта: Василевская Е.: vassilevs@bk.ru



НАЛИЧИЕ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ, ТЫС. ЕДИНИЦ (www.stat.gov.kz)





Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов» (Приказ МТК РК № 523 от 24.08.2011 г.)

- Для получения Удостоверение допуска и карточка заявитель предоставляет:
 - заявление (где содержится информация ИИН/БИН, Справка о регистрации ИП или юр.лица, адрес, телефон, сведения об автотранспортных средствах)
 - при наличии, копии договоров аренды автотранспортных средств (далее АТС), *то есть заявитель не обязательно является собственником транспортного средства;*
 - копии свидетельства о периодической проверке тахографа;
 - документ об уплате гос. пошлины за выдачу Допуска\Карточки допуска.
- Допуск и карточки допуска являются бессрочными. На арендованные автотранспортные средства срок действия карточки допуска определяются исходя из срока договора аренды.



СТРУКТУРА И ОСБЕННОСТИ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК РК

- В соответствии с данными реестра предприятий НПП РК «Атамекен» в отрасли «Транспорт и складирование», которая объединяет предприятия всех видов транспорта, по перевозке пассажиров и грузов, складирование и другие услуги порядка 16,5 тыс. предприятий.
- Из 3,5 тыс. зарегистрированных компаний, которые осуществляют автоперевозки грузов, активными (действующими) являются только половина порядка 2 тыс.
- **Крупных** компаний, численность сотрудников которых более 250 человек – **20-25**, **средних** (100-250 сотрудников) – **35-40**, **остальные предприятия малого и микро бизнеса**.
Наибольшее количество автотранспортных компаний находятся в Нурсултане, в Караганде и в Алматы.



СТРУКТУРА И ОСБЕННОСТИ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК РК

- Перевозки грузов автотранспортом *в импортном сообщении* составляют наибольшую долю в общем объеме международных перевозок грузов автотранспортом (порядка 80%), так как товарная структура импорта Казахстана (оборудование, продукты питания ТНП и т.д. из стран Европы, Турции, Китая, России и др.), ориентирована на автотранспорт.
- *Значительное количество таких перевозок осуществляется перевозчиками других стран, которые стремясь сократить порожний пробег в обратном направлении, зачастую демпингуют стоимость перевозки экспортного груза (экспортеры при этом сталкиваются с большими рисками, т.к. вести разбирательства с иностранными гражданами затруднительно).*
- Как отдельную нишу рынка можно выделить перевозки из (в) Китай. Имеется значительное количество частных перевозчиков, специализирующихся на таких перевозках (в г. Жаркет зарегистрировано порядка 2 тыс. единиц грузового автотранспорта). Такие перевозки, как правило осуществляются за наличный расчет без участия экспедитора.

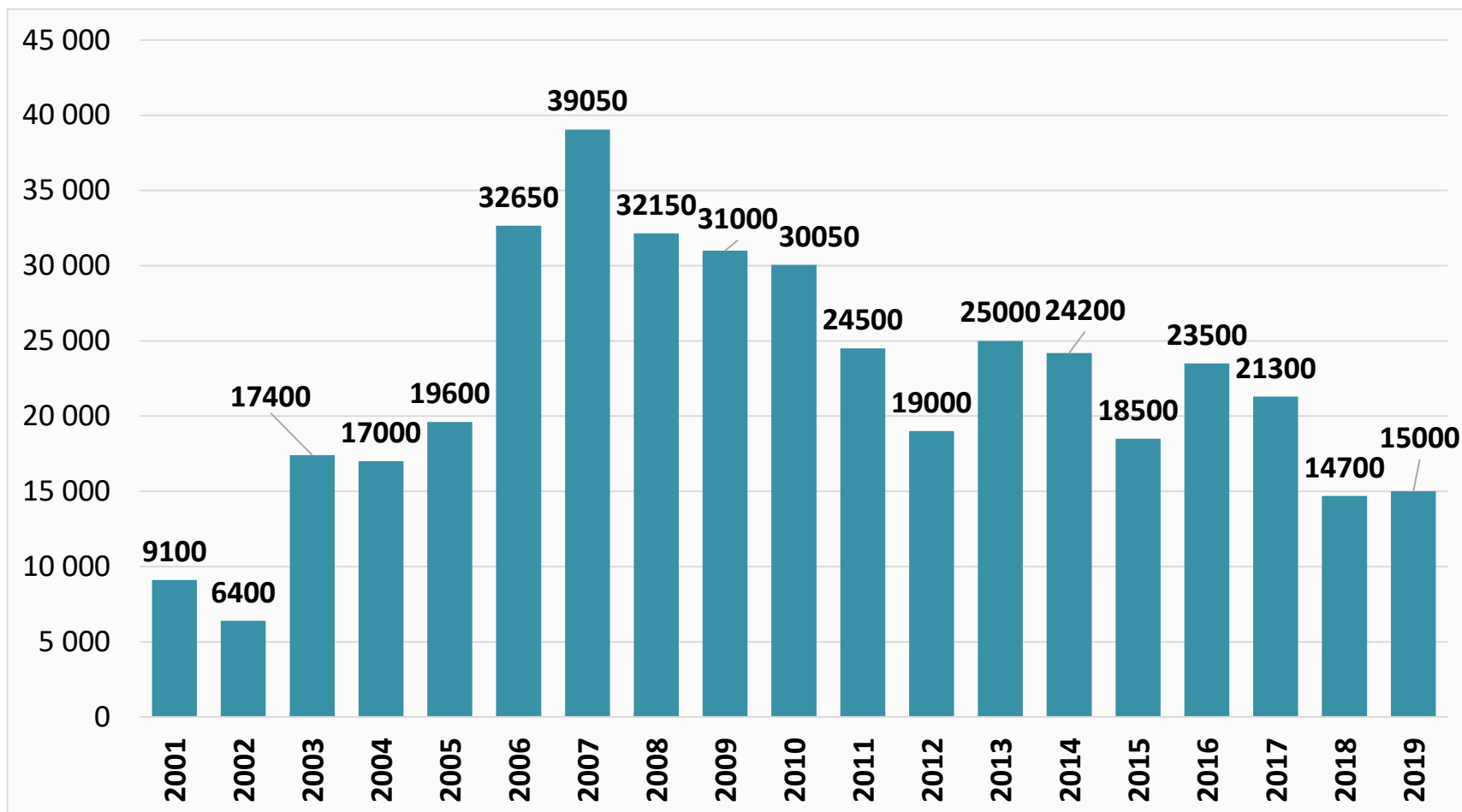


СТРУКТУРА И ОСБЕННОСТИ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК РК

- Учитывая товарную структуру экспорта Казахстана (в основном это минеральные и зерновые продукты), бóльшая часть **экспортного груза** доставляется по железной дороге. Несмотря на то, что объемы экспорта, ориентированного на перевозку автотранспортом, сравнительно небольшие, экспортные перевозки считаются основным («казахстанским») рынком международных автоперевозок. **В организации экспортных поставок участвуют экспедиторы.**
- Сегмент рынка перевозка грузов в экспортном сообщении также может быть подразделен на несколько подсегменты:
 - *Экспортные перевозки в страны ЕАЭС и страны СНГ.* Для большинства стран этого подсегмента рынка действует безразрешительная система въезда.
 - *Экспортные перевозки в третьи страны.* Значительная часть экспортных перевозок в третьи страны осуществляются с использованием Carnet TIR (книжка МДП). Сегодня членами КазАТО является 374 (большинство (276) в форме ТОО)



Количество Carnet TIR, изданных в Казахстане в 2001-2019 гг. (www.unece.org)





СТРУКТУРА И ОСБЕННОСТИ РЫНКА АВТОПЕРЕВОЗОК РК

- **Транзитные перевозки.** В большинстве случаев транзитные перевозки грузов осуществляются зарубежными автоперевозчиками. В случаях, когда перевозка осуществляется без использования Carnet TIR и требуется обеспечение уплаты таможенных пошлин и налогов. Для организации выполнения этих требований может быть привлечена экспедиторская компания.
- Кроме перечисленных видов услуг отечественные автоперевозчики могут выполнять **услуги на территории других стран**. Особенно с созданием ЕАЭС можно отметить, что зачастую казахстанские автоперевозчики участвуют в перевозках, скажем из России в Украину.



ТРАНСПОРТНО-ЭКСПЕДИЦИОННЫЕ (ЭКСПЕДИТОРСКИЕ) УСЛУГИ

- Транспортно-экспедиционное обслуживание включает в себя несколько групп основных операций , каждая из групп включает в себя несколько видов услуг:
 - Консалтинговые и информационные услуги
 - Организация и оформление перевозки
 - Подготовка груза к перевозке
 - Таможенное оформление
 - Прием и выдача груза
 - Погрузочно-разгрузочные и стивидорные работы и складские операции
 - Исково-претензионная работа
 - Сопровождение груза и др.
- Перечень может быть расширен по желанию сторон



РЕГУЛИРОВАНИЕ ЭКСПЕДИТОРСКОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ В РК

- **Глава 35.** «Транспортная экспедиция» Гражданского кодекса Республики Казахстан (Особенная часть), содержит нормы по регулированию экспедиторской деятельности являются
 - не предусмотрен предел ответственности экспедитора.
 - ни одна из глав Гражданского кодекса **не регулируются взаимоотношения экспедитора и перевозчика.**
- В Законе РК «О транспорте в Республике Казахстан», в Законе РК «Об автомобильном транспорте в Республике Казахстан», а также в «Правилах перевозок грузов автомобильным транспортом» *аспекты регулирования взаимоотношений экспедитора и перевозчика также не содержатся*
- Перечень транспортно-экспедиторских услуг на автомобильном транспорте не определен. (Определен только для жд транспорта Правилами предоставления услуг экспедитора на жд)



РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК. МЕЖДУНАРОДНЫЕ КОНВЕНЦИИ

- ЕЭК ООН – основополагающая организация по сотрудничеству и безопасности в области транспорта, разработан список из 57 конвенций и соглашений в сфере транспорта (в том числе для автомобильного), рекомендован странам для обеспечения международной юридической основы наземных перевозок. В сфере международных торговых грузов автомобильным транспортом это:
 - Конвенция о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ или CMR), 1956 г. и Дополнительный протокол к Конвенции о договоре международной дорожной перевозке грузов (КДПГ), касающийся электронной накладной (e-CMR) (Женева, 20 февраля 2008 г.);
 - Таможенная конвенция о международной перевозке грузов с применением книжки МДП (Конвенция TIR), 1975 г.
- Казахстан присоединилась к этим конвенциям и соглашениям, за исключением Дополнительного протокола к Конвенции CMR, касающийся электронной накладной (e-CMR).



РЕГУЛИРОВАНИЕ МЕЖДУНАРОДНЫХ АВТОПЕРЕВОЗОК. НАЦИОНАЛЬНОЕ

- Закон РК «О транспорте в Республике Казахстан» (№156 от 21.09.1994 г.);
- Закон РК «Об автомобильном транспорте в Республике Казахстан» (№ 476 от 4.07.2003 г.),
- Закон РК «О техническом регулировании» (№ 603 от 9.11.2004 г.);
- Нормативные документы о присоединении к международным конвенциям и соглашениям;
- Правила перевозок грузов автомобильным транспортом (утверждены Приказом Министра по инвестициям и развитию РК № 546 от 30.04.2015 г.);
- Правил применения разрешительной системы автомобильных перевозок в Республике Казахстан в международном сообщении (утверждены Приказом и.о. Министра по инвестициям и развитию РК № 353 от 27.03.2015 г.);
- Правила допуска автомобильных перевозчиков к осуществлению международных автомобильных перевозок грузов (утверждены Приказом Министра транспорта и коммуникаций РК № 523 от 24 .08.2011 г.)
- и другие документы.



РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА

- При организации перевозок грузов автотранспортом претензии к качеству и добросовестности выполняемых услуг имеются как со стороны перевозчиков к экспедиторам, так и со стороны экспедиторов к перевозчикам. Например:
 - экспедитор находит клиента и обещает ему то, что перевозчик выполнить не согласен или не может. Установить крепежи в кузове АТС, разместить количество груза, которое не может быть размещено в АТС в соответствии с его техническими характеристиками, выполнить перевозку в несогласованные с перевозчиком сроки и т.д.
 - Как правило перевозка осуществляется на условиях частичной предоплаты, после выполнения перевозки оставшаяся часть оплаты могут задерживать на неопределенный срок. Особые проблемы с оплатой возникают, если в ходе выполнения перевозки произошли какие-либо проблемы (частичная порча груза, задержка в доставке груза и т.д.).



РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА

- На рынке присутствуют недобросовестные экспедиторские компании, которые для выполнения каждой перевозки нанимают нового перевозчика, не оплатив (или не доплатив) перевозку предыдущему. Данная ситуация складывается по следующим причинам:
 - С экспедиторскую компанию можно быстро создать, фактически не имея офиса или какого-либо имущества, сайта и пр., а самое главное не имея достаточного профессионального опыта.
 - Крупных автоперевозочных компаний, имеющих в своем штате юристов, маркетологов и пр. на рынке Казахстана по-прежнему не так много. С перечисленными выше проблемами в большей степени сталкиваются частные владельцы грузовиков или микропредприятия
- Статистики о количестве случаев недобросовестного экспедирования не имеется. Аналогичные проблемы имеет место не только в Казахстане, но и в ряде других стран, где недостаточно развито нормативное регулирование экспедиторской деятельности



РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА

- Со стороны автоперевозчиков также допускаются нарушения, например:
 - Частный водитель, получив предоплату, может просто с ней исчезнуть. Транспортное средство подается не вовремя или не очищенным и т.д.
 - Автоперевозчик при личном контакте с грузоотправителем, предлагает ему меньшую стоимость – перехватывает заказ
 - может произойти значительная задержка перевозки, например, по причине того, что водитель не получил все необходимые разрешительные документы вовремя
 - Бывают случаи, когда по вине водителя в пути следования поврежден груз, а перевозчик не имеет возможности покрыть ущерб. При перевозках грузов в Европу или в Россию грузоотправители запрашивают у автоперевозчиков наличие страхования гражданско-правовой ответственности деятельности перевозчика. **Однако, страховые компании РК зачастую не заинтересованы оказывать данный вид страхования**
- Для исключения подобных ситуаций экспедиторы формируют собственные базы данных «проверенных», применяют так называемые «процедуры подтверждения квалификации»

Зачастую крупные автоперевозчики, имея заказ, превышающий возможности их подвижного состава, нанимают для его выполнения сторонних перевозчиков - выступает в роли международного экспедитора



РЕЗУЛЬТАТЫ ОПРОСА

- Экспедиторами озвучены проблемы, связанные со страхованием:
 - функции и виды услуг экспедитора при осуществлении автотранспортных перевозок в национальном законодательстве не утверждены, не установлены границы его ответственности экспедиторов, поэтому услуги по страхованию ГПО ответственности экспедитора практически не оказываются, по сути сводятся к страхованию перевозимого груза
 - услуги по страхованию грузов, в которых заинтересованы как экспедиторы, так и грузоотправители предоставляются страховыми компаниями на крайне невыгодных для клиентов условиях.
- Таким образом, на рынке международных перевозок грузов автотранспортом имеется большое количество проблем, участники рынка не имеют полноценной страховой защиты.



Премии и выплаты по страхованию грузов по состоянию на 01.08.2020 года. <https://finreg.kz>

- Из 18 компаний осуществляющих страхование грузов, фактически оказывают такие услуги только 7 компаний

НАИМЕНОВАНИЕ СТРАХОВОЙ ОРГАНИЗАЦИИ	Страховые премии		Страховые выплаты		Убыточность
	Брутто, тыс. тенге	Доля рынка	Брутто, тыс. тенге	Доля рынка	
АО «ДО НБК «СК «Халык»	937 688	18,60%	10 023	6,04%	1,1%
АО «СК «Сентрас Иншуранс»	150 844	2,99%	129	0,08%	0,1%
АО «СК «Jysan Garant»	267 286	5,30%	38 715	23,35%	14,5%
АО «СК «Виктория»	4 615	0,09%	322	0,19%	7,0%
АО «СК «Евразия»	173 878	3,45%	9 405	5,67%	5,4%
АО «СК «Казахмыс»	2 453 528	48,66%	0	0,00%	0,0%
АО «СК «Коммеск - Өмір»	282 995	5,61%	7 795	4,70%	2,8%
Всего по рынку	5 042 519	100,00%	165 807	100,00%	3,3%



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ. УСЛОВИЯ ДОСТУПА К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕДИТОРА

- Для доступа к деятельности экспедитора в странах Европы:
 - В Бельгии, Польше, Португалии и Словакии экспедиторская деятельность лицензируется,
 - в Турции требуются специальные разрешения.
 - В Испании и во Франции экспедиторы должны быть внесены в специальный реестр.
- В странах, где требуется лицензия или разрешение, необходимо *подтвердить профессиональную компетенцию, положительную репутацию (отсутствие судимости) и финансовые гарантии (установлен размер уставного капитала, оговорен размер страхования гражданской ответственности).*
- Если требуется регистрация, необходимо подтверждение *профессиональной компетенции*
- В России и Беларуси принят Закон об экспедировании, где утвержден перечень экспедиторских услуг, перечень экспедиторских документов ***предел ответственности экспедитора*** . В Беларуси требуется *подтверждение соответствия транспортно-экспедиционных услуг*



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ. УСЛОВИЯ ДОСТУПА К ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОПЕРАТОРА АВТОТРАНСПОРТА

- Гораздо более жесткие требования в ЕС предъявляются к предприятиям, выполняющие функции оператора (экспедиторы и перевозчики) автомобильного транспорта (более 3,5 т). В соответствии с Регламент (ЕС) № 1071/2009 компании должны получить **«транспортную лицензию»** на 10 лет (может быть продлена, в случае выявленных нарушений, компанию лишают лицензии).
- Для этого:
 - в видах деятельности компании должна быть «транспортная».
 - директор и управляющий перевозками должны иметь профильное образование, опыт работы и получить сертификат профессиональной компетенции (экзамен).
 - **финансовая устойчивость**: на основе годовой отчетности, заверенной аудитором, должна иметь в своем распоряжении капитал не менее 9000 евро при использовании только одного автомобиль и 5 000 евро за каждый дополнительный.



МЕЖДУНАРОДНЫЙ ОПЫТ. САМОРЕГУЛИРУЮЩИЕ ОРГАНИЗАЦИИ (СРО)

- Саморегулирование в странах Европы имеет древнюю историю. Профессиональные объединения ремесленников существовали еще в Древнем Риме в V в. до н.э. Принципами саморегулирующих организаций (СРО) можно назвать следующие:
 - СРО объединяет организации одного профиля;
 - саморегулируемые организации создают свои правила, стандарты и этические нормы, которые как правило, более строгие, чем то, что требует законодательство данного государства;
 - в рамках СРО создается гарантийный (компенсационный) фонд и система страхования;
 - СРО создают собственные механизмы досудебного урегулирования споров между субъектами.
- Возможность создания СРО предусмотрена и казахстанским законодательством – действует Закон РК «О саморегулировании» (№ 390-V ЗРК от 12.11.2015 г.)



ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ

- **Лицензирование** (принято в Бельгии, Польше, Португалии и Словакии). Учитывая, что в Казахстане экспедиторская деятельность сравнительно недавно начала развиваться, только с 90-х годов, введение лицензирования на данном этапе станет значительным препятствием для развития этого бизнеса.
- **Получение специальных разрешений** (принято в Турции) или **регистрация** экспедиторских компаний в уполномоченных органах (принято в Испании и во Франции). Применялось в РК в начале 90-х, когда зарождался экспедиторский бизнес на жд. Может рассматриваться, однако требуется проработка законодательства. Проверка репутации экспедиторской компании может осуществляться *на основе Добровольного подтверждения соответствия экспедиторских услуг гос. стандартам.*



ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ

- **Вмененное страхование**, как это принято в РК для адвокатов и юридических консультантов. Может стать значительным препятствием для развития этого бизнеса. Также потребует значительной проработки законодательства, в том числе принятие Закона об экспедировании, внесение ГК РК.
- **Создание гарантийного (компенсационного) фонда** на основе:
 - Общества Взаимного Страхование – ОВС (по аналогии с **TT Club**)
 - Реализации принципов саморегулирующей организации
 - Допуск экспедиторов в ОВС и саморегулирующих организациях может осуществляться на основе *Добровольного подтверждения соответствия экспедиторских услуг гос.стандартам*
- **Добровольное подтверждение соответствия экспедиторских услуг на автомобильном транспорте** гос.стандартам может являться самостоятельным инструментом повышения их качества. Требуется агитация участников рынка, так как являясь только добровольным инструментом



ДОБРОВОЛЬНОЕ ПОДТВЕРЖДЕНИЕ СООТВЕТСТВИЯ ЭКСПЕДИТОРСКИХ УСЛУГ

- В соответствии с законодательством РК обязательного подтверждения соответствия экспедиторских услуг не требуется. В то же время имеется нормативная основа для добровольного подтверждения соответствия экспедиторских услуг по следующим стандартам:
 - СТ РК 1294-2004 – «**Экспедиторские услуги на железнодорожном транспорте. Общие требования**», утвержден Приказом Комитета по стандартизации, метрологии и сертификации Министерства индустрии и торговли Республики Казахстан № 433 от 14.12.2004 г. (введен с 2006 г.);
 - СТ РК 3.43-2003 – «**Порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке грузов на железнодорожном транспорте**»
 - СТ РК 2024-2010 – «**Услуги транспортно-экспедиторские. Общие требования**», утвержден Приказом Председателя Комитета технического регулирования и метрологии Министерства индустрии и новых технологий РК № 521-од от 22.11.2010 г. (введен с 2012 г.).
 - **Предлагается ввести стандарт «Порядок сертификации экспедиторских услуг по перевозке грузов» (разработан проект)**



ГАРАНТИЙНЫЙ (КОМПЕНСАЦИОННЫЙ) ФОНД

- **Гарантированный (страховой/компенсационный) фонд** может быть создан на основе:
 - **Общества Взаимного Страхование** – ОВС (по аналогии с **TT Club**) без участия страховых компаний. В соответствии с Законом РК «О взаимном страховании» № 163 от 5.07.2006 г. (имеются ограничения)
 - **Принципов саморегулирующей организации** с участием коммерческой страховой компании (ил пула страховых компаний). На основе Закона РК «О саморегулировании» (№ 390-V ЗРК от 12.11.2015 г.)
- **Преимущества гарантийного (компенсационного) фонда:**
 - Создаст возможность привлечь в членство только добросовестные компании (в правила о членстве включить нужные требования, в том числе, о добровольном подтверждении соответствия услуг);
 - Обеспечит заинтересованность страховых компаний в оказании всех видов страхования, в том числе ГПО экспедиторов;
 - Позволит снизить стоимость услуг страхования
 - Позволит обеспечить качественные услуги участвующими компаниями

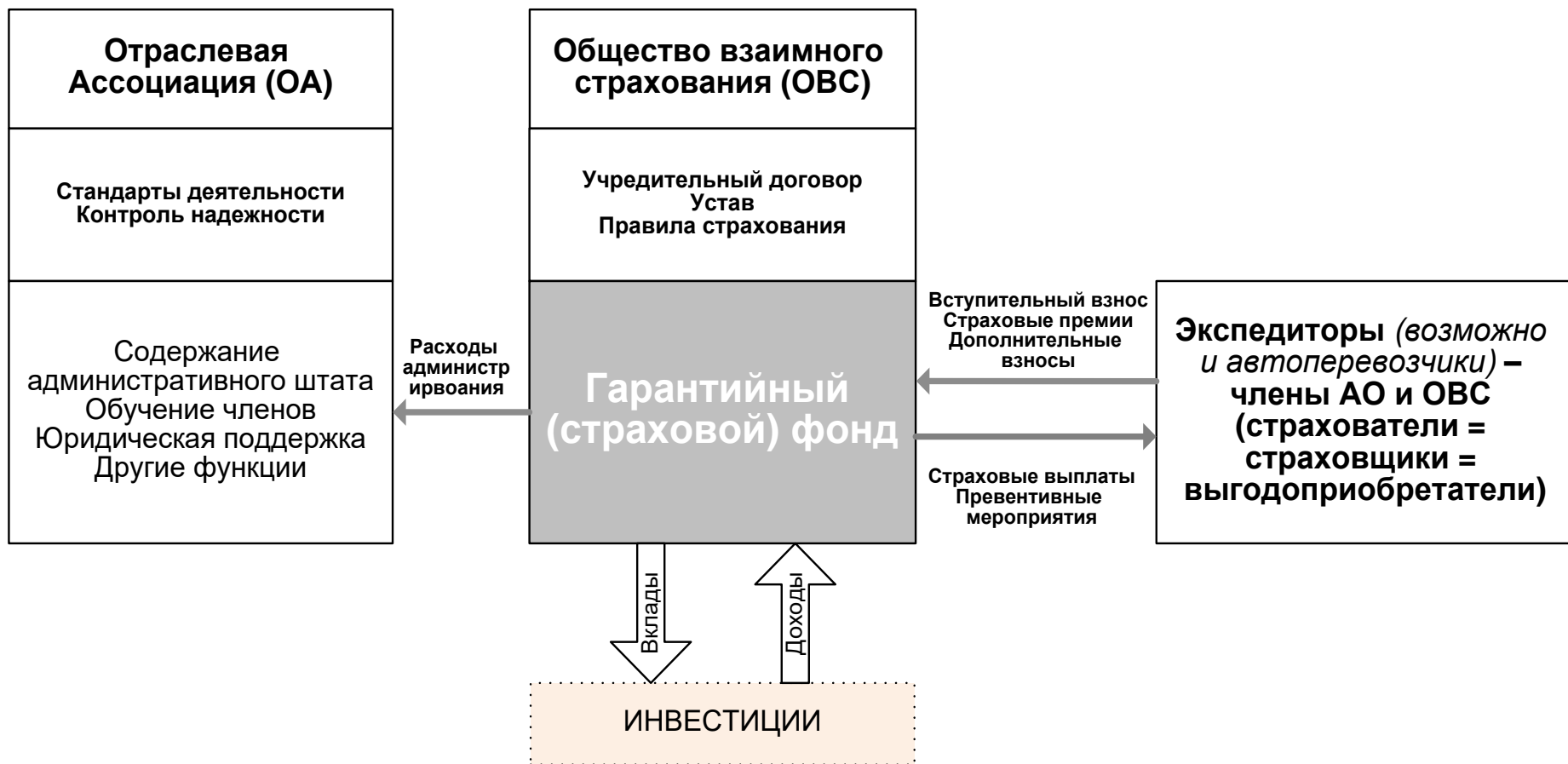


ГАРАНТИЙНЫЙ ФОНД НА ОСНОВЕ ОВС

- **ВЗАИМНОЕ СТРАХОВАНИЕ** – одна из форм страхования, при которой каждый страхователь является членом общества взаимного страхования;
- **ОБЩЕСТВО ВЗАИМНОГО СТРАХОВАНИЯ (ОВС)** – юридическое лицо, созданное в организационно-правовой форме потребительского кооператива в целях осуществления взаимного страхования имущественных интересов своих членов
- **Экономико-организационный механизм взаимного страхования построен на тех же принципах, что и коммерческое страхование, но имеет свои отличительные от коммерческого страхования особенности:**
 - целью деятельности ОВС является максимально полное удовлетворение потребностей только своих членов в страховой защите;
 - формирование страхового фонда, находящегося в совместной собственности всех членов, за счет их взносов;
 - отсутствие у каждого страхователя в отдельности единоличного права на распоряжение этим фондом и на его использование;
 - стоимость взаимного страхования значительно ниже стоимости коммерческого страхования



СХЕМА РАБОТЫ ГАРАНТИЙНЫЙ ФОНД НА ОСНОВЕ ОВС





ГАРАНТИЙНЫЙ СТРАХОВОЙ ФОНД

Международный опыт

- В настоящее время ОВС занимают значимое место в системе страховых отношений большинства зарубежных стран.
- Согласно данным, опубликованным Международной Федерацией взаимного и кооперативного страхования в мире более 5 100 ОВС, которые в 2017 году совместно получили более 1,3 триллиона долларов США страховых премий. Наиболее сильные позиции на мировом рынке взаимного страхования занимают США (34 %), Япония (22 %), Германия (9%), Франция (9%).
- В сфере страхования перевозок грузов крупнейшими в мире ОВС (клубами взаимного страхования) являются **Through Transport Mutual Insurance Association Ltd (TT Club)**, Tokio Marine Kiln и Lloyd.
- В 90-х годах прорабатывался вопрос внедрения услуг TT Club в Казахстане, однако, не было реализовано т.к.: высокая стоимость услуг, имелись законодательные ограничения для страховых компаний-нерезидентов



ГАРАНТИЙНЫЙ (СТРАХОВОЙ) ФОНД НА ОСНОВЕ ОВС

- В соответствии с Законом РК «О взаимном страховании» № 163 от 5.07.2006 года (с актуальными изменениями) **имеются ограничения:**
 - со ст. 9, количество членов ОВС должно быть не менее двухсот пятидесяти,
 - с п.2, пп. 1) ст.13 ОВС не вправе осуществлять деятельность по страхованию гражданско-правовой ответственности (в тоже время может осуществлять страхование финансовых рисков, страхование грузов, КАСКО и т.д.)
- **Выход:** Внесение изменений о минимальном количестве участников ОВС и видах страхования в Закон РК «О взаимном страховании» - **наиболее перспективный способ, с учетом международного общества, но длительный и труднореализуемый**

В законодательстве РФ (ФЗ № 286-ФЗ от 29.11.2007 «О взаимном страховании») предусмотрена возможность создания ОВС по инициативе не менее **чем 5** (но не более чем 2 тысяч) **физических** лиц, и (или) по инициативе не менее чем **3** (но не более чем 500 юридических лиц, а также возможность осуществления страхования гражданско-правовой ответственности.

В РК 15 ОВС в сфере сельского хозяйства. В РФ – 10 ОВС, 8 из них в сфере транспорта, 7 – страхование транспорта (кроме жд)

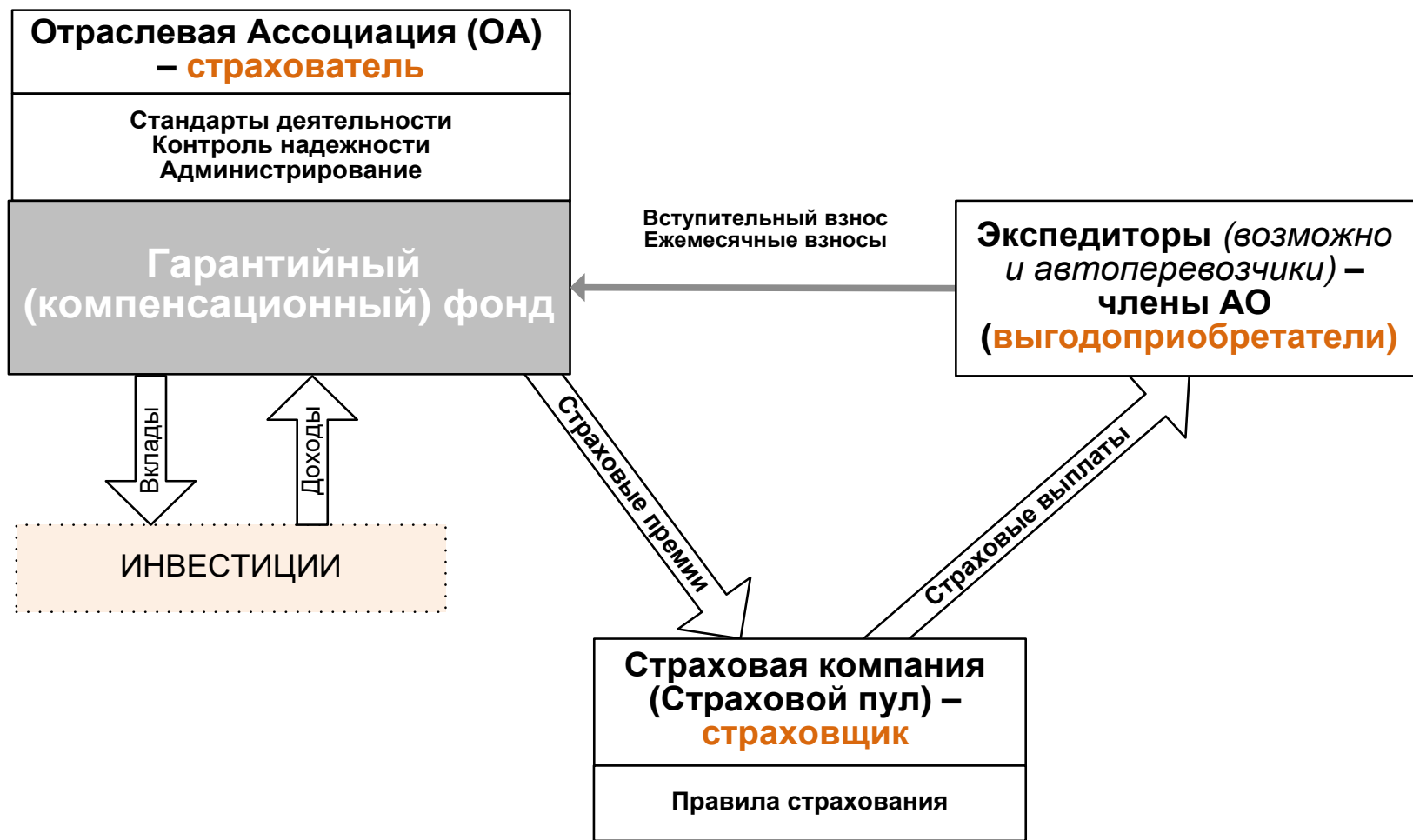


ГАРАНТИЙНЫЙ ФОНД НА ОСНОВЕ ПРИНЦИПОВ САМОРЕГУЛИРУЮЩЕЙ ОРГАНИЗАЦИИ

- **Создание Гарантийного страхового фонда в заинтересованной ассоциации с привлечением коммерческих страховых компаний (по аналогии с Преференциальной таможенной системой, которую пыталась реализовать АНЭК)** – существует риск, что не найдется заинтересованной ассоциации, участники не сумеют договориться и т.д.
- Из Гарантийного фонда могут осуществляться компенсации страховой компании при невозможности реализации ею своих регрессных прав, например, ввиду банкротства контрагента участника Гарантийного фонда.
- Наличие Гарантийного фонда предоставит возможность снизить размер страховой премии.
- Появляется возможность «клубного» страхования гражданско-правовой ответственности экспедиторов и автоперевозчиков
- наличие в системе гарантий страховой компании значительно снижает нагрузку на вступительный и периодические взносы членов отраслевой ассоциации



СХЕМА РАБОТЫ ГАРАНТИЙНЫЙ ФОНД ПО ПРИНЦИПАМ САМОРЕГУЛИРУЕМОЙ ОРГАНИЗАЦИИ





СРАВНЕНИЕ ДВУХ МОДЕЛЕЙ ГАРАНТИЙНОГО ФОНДА

ОВС		СК + ГФ	
« + »	« - »	« + »	« - »
	Необходимо изменения законодательства (снижение минимального количества членов и включение ГПО, по аналогии РФ)	Действующее законодательство может применяться без изменений	
	Значительная составляющая административных расходов	Основная часть админ. расходов лежит на Страховой компании	
Правила страхования с полным учетом интересов членов ОВС			Правила страхования СК с учетом ее интересов
Большая заинтересованность всех членов ОВС в уменьшении степени риска, т.к. убыточность влияет на стоимость и выплаты осуществляются из создаваемого ими страхового фонда			Выполнение обязательств, установленных договором страхования
Управление и распоряжение страховым фондом членами ОВС			Страховыми резервами распоряжается СК
Отсутствие страховой франшизы			Стандартные страховые франшизы



СРАВНЕНИЕ ДВУХ МОДЕЛЕЙ ГАРАНТИЙНОГО ФОНДА

ОВС		СК + ГФ	
« + »	« - »	« + »	« - »
Возврат части взносов при выходе из ОВС	Значительный размер взносов (вступительный, периодический, чрезвычайный)	Уплачивается только страховая премия - % от страховой суммы	
Низкая стоимость страхования, т.к. пакет только актуальных рисков, без посредников, без извлечения прибыли			Большая стоимость страхования, т.к. большой набор рисков, участие посредников, прибыльная и админ. нагрузка
Ограниченный пакет необходимых рисков			Стандартный набор рисков
	Высоко-рисковый однородный страховой портфель за счет кумуляции риска	Диверсифицированный страховой портфель	
	Высокая стоимость перестрахования	Стандартные ставки на перестрахование	
Страховые взносы – собственность членов ОВС			Страховые премии – собственность СК