

### **«Морские волки» выводят страховой рынок из кризиса**

Разбойные нападения в районе Сомали пока не столь многочисленны, чтобы владельцам грузов приходилось страховать реальную стоимость перевозимого судном товара. Но если опыт сомалийцев подхватят пираты других регионов, морские перевозки подорожают весьма существенно.

Не успели российские военные освободить танкер «Московский университет», захваченный сомалийскими пиратами, как на противоположном конце Африки, в водах Камеруна, некие лица, предположительно нигерийцы, захватили россиян, капитана и механика, с сухогруза North spirit, шедшего под флагом Сан-Винсент и Гренадин. Еще через несколько часов нигерийские бандиты похитили капитана литовского судна Argo.

Каких-нибудь десять-двадцать лет назад главным пиратским регионом считался Малаккский пролив между Малайзией и островом Суматра. Но тамошние разбойники, как правило, просто грабили суда, не стремясь получить выкуп. Обычно под случаи пиратства попадали в международных сводках всевозможные курьезы типа: «на рейде Лагоса местный житель поднялся по якорной цепи на палубу и похитил бухту каната». Теперь пиратство, как в XV—XVIII веках, превращается в серьезный бизнес. Сомали, а теперь еще и Камерун с Нигерией — это, возможно, только начало.

### **Пример для подражания**

Во второй половине мая 13 международных морских организаций, представляющих интересы перевозчиков, обнародовали обращение к правительствам разных стран. «Хватит! Правительственные структуры должны бороться с пиратством сейчас», озаглавлена петиция. В ней, в частности, говорится, что «каждый день шипинговым и страховым компаниям приходится платить за антипиратские меры, за рост расхода топлива, а также выкуп похитителям судов — и все эти затраты ложатся в конечном счете на плечи потребителей». Требования подписавших обращение сводятся к тому, что «надо уже что-то делать». Однако никто пока не может предложить рецепт, как обезопасить морские торговые пути.

На протяжении последних нескольких лет количество зафиксированных случаев пиратства по всему миру неуклонно растет. Если в 2008 году пираты и прочие любители быстрого заработка нападали на суда 134 раза, то в 2009-м — уже 222 раза. Правда, согласно статистике Международной морской организации (ИМО), в январе — апреле этого года количество нападений незначительно сократилось. Так, по сведениям ИМО, в ноябре — декабре 2009 года ежемесячно в мире совершалось 34 «акта пиратства и вооруженного ограбления судов», в январе 2010-го — 27, в феврале — 19, а в марте — 14 происшествий. В эту сводку включаются зарегистрированные нападения во всех морях и океанах. Лидирует в этом списке Восточная Африка. Например, в ноябре прошлого года из 34 нападений по всему миру 21 было совершено именно там, причем именно с целью получить выкуп. Следующими в рейтинге идут Южно-Китайское море, Западная Африка, Южная Америка и Карибский регион.

Уменьшение числа нападений в этом году можно связать с усилением военных патрулей в Аденском заливе. Оптимисты склонны полагать, что военные суда разных держав, курсирующие вдоль побережья Африканского Рога, сильно затруднили жизнь пиратам. Так ли это — говорить пока рано. Ведь корабли ВМФ появились в регионе еще в декабре 2008 года, когда после захватов украинского сухогруза *Faina* с неизвестно кому предназначавшимся оружием и саудовского танкера *Sirius Star* началась международная операция «Атланта». Эскадра из шести военных кораблей начала патрулировать воды Аденского залива, в который в последние годы пришли также военно-морские силы Индии, Китая, России, США, Японии и других стран. Однако на пиратах это сильно не отразилось. По мнению профессора Дипакадемии МИД РФ Андрея Манойло, несколько кораблей не могут сопровождать каждое судно, идущее через эти воды, а за год через Суэцкий канал проходит порядка 22 тысяч судов. К тому же военные корабли тихоходнее, чем юркие пиратские лодки с мощными моторами. Получается эффект стрельбы из пушек по воробьям. Сами пираты, по некоторым подсчетам, получили в 2008—2009 годах от 60 до 80 млн долларов выкупа. Для сравнения, на операцию ВМФ «Атланта» ЕС потратил более 750 млн долларов.

### Улучшенная модификация

Как же защититься от пиратского нападения? Держать под рукой рацию, чтобы успеть послать сигнал *mayday*, как только на горизонте появится что-то подозрительное? Военные могут и не успеть, как это случилось с *Sirius Star* в 2008 году. Танкер шел далеко к югу от патрулируемого района и был захвачен прежде, чем корабли успели подойти. Организовать каждому судну военное сопровождение — на это не хватит всех сил ВМФ в мире. Теоретически можно вооружить команду. Но это создает массу

проблем: судно, став, по сути, военным, не сможет зайти в чужой порт, кроме того, есть опасения, что пираты, встретив вооруженный отпор, озлобятся и начнут расправляться с командами судов. Да и содержание охраны — удовольствие недешевое.

Есть, конечно, другой вариант — изменить маршрут. Идти не через Аденский залив и Суэцкий канал, а огибать Африку мимо мыса Доброй Надежды. Такой вариант пока существует, так как неизвестно, насколько активизируются пираты в Гвинейском заливе. «Но если следовать по маршруту Шанхай — Петербург через южную оконечность Африки, то следование составит 65—70 суток (через Суэц тот же путь занимает 45—50 суток). Такой маршрут удорожит стоимость рейса на 40—50%. И нет гарантии, что сомалийцы оставят судно в покое, поскольку радиус их активности достаточно велик (500—600 километров), да и у берегов Западной Африки также можно наткнуться на местных пиратов, не менее навязчивых, чем сомалийцы», — говорит директор центра страхования грузов и ответственности грузоперевозчиков страховой компании «Инногарант» Владислав Седов.

Защита от пиратов во все времена была головной болью купцов, перевозящих товар морем. Как правило, торговцам приходилось мириться с потерей грузов, закладывая риски в конечную стоимость товара. Или застраховать груз, за что в конечном счете заплатит опять-таки потребитель.

Раньше пиратов интересовал в первую очередь товар. Морские разбойники забирали груз и деньги. Собственно, именно такой модели следовали и немногочисленные современные пираты еще несколько лет назад. «Традиционное пиратство не было особенной проблемой для страховой отрасли, — считает директор отдела по морскому страхованию немецкой страховой компании Munich Re Дитер Берг. — Но в последнее время ситуация в корне изменилась, и сомалийских пиратов интересует уже не груз, а выкуп за корабль, груз и команду». В самом деле, продать танкер нефти или несколько контейнеров товаров китайского производства — весьма трудоемкая операция. Легче получить выкуп за судно.

Пока это всего лишь тренд. Например, индонезийские, филиппинские и китайские разбойники, промысляющие в Малаккском проливе и Южно-Китайском море, работают по старинке, попросту грабя суда. В других регионах, например в странах Гвинейского залива на западе Африки, пираты уже переходят к более продвинутой системе похищения людей и судов с целью получения выкупа. «Модель поведения сомалийских пиратов может стать популярной по всему миру», — опасается Дитер Берг.

### Ответственность за все риски

Страховщики в отличие от пиратов пользуются старыми методами. Что представляет собой сам процесс страхования? «Процедура простая. Грузовладелец или перевозчик приходит в страховую компанию, заполняет специальное заявление на страхование грузов, где содержится вся необходимая информация: тип груза, упаковка, маршрут перевозки и так далее, а страховщик на основе этого заявления называет приемлемые условия страхования. Если между сторонами нет несогласия по поводу условий, то заключается договор. Страхователь оплачивает страховую премию, и все — груз застрахован», — объясняет руководитель департамента андеррайтинга страховой компании «Макс» Алексей Володяев.

Как поясняет менеджер по работе с судоходными линиями логистической компании Prime Logistic Елена Кулагина, стоимость базовой страховки от пиратов сегодня составляет 40—50 долларов за стандартный 20-футовый контейнер, и она оформляется в том случае, если судно идет через Аденский залив. Страховое возмещение по столь недорогому полису также будет невелико. При наступлении страхового случая возмещение составит порядка 5—6 тыс. долларов за контейнер. Это немного, но для большинства товаров достаточно. Правда, на деле нередко такая страховка от пиратов является лишь формальностью. Возмещение еще надо получить. Страховщики всячески защищают свои интересы, определяя степень риска при заключении договора. «Любое повышение риска, если только оно не вызвано спасением людей, судов или грузов либо же необходимостью безопасного продолжения рейса, дает страховщику основание пересмотреть условия сделки или потребовать дополнительной страховой премии», — рассказывает глава центра страхования грузов и ответственности грузоперевозчиков «Инногарант» Владислав Седов. А при несогласии страхователя договор морского страхования прекращается с момента наступления повышенного риска.

Существует ряд случаев, когда страховая компания освобождается от ответственности при морском страховании. «Такие исключения прописаны в правилах страхования. Например, страховщик не отвечает за убытки, возникшие вследствие военных действий, народных волнений, забастовок. Факт конфискации, реквизиции, ареста либо уничтожения судна или груза по требованию компетентных властей служит основанием для освобождения страховщика от страхового возмещения, — рассказывает Седов. — Указанные виды рисков могут быть дополнительно обсуждены сторонами сделки на предмет страховой защиты за специальную премию. При этом очень важен уровень взаимоотношений между страховой компанией и страхователем. Новичкам в таких вопросах, как правило, достичь согласия невозможно, поскольку на кону стоят немалые

деньги».

Иными словами, если груз не страхуется исходя из его реальной стоимости, у грузовладельца гораздо меньше шансов получить полное возмещение убытков. Не говоря уже о том, что если нападение пиратов будет классифицировано как военные действия со стороны вооруженных бандформирований, то, скорее всего, оно попадет в категорию форс-мажора. Понятно, что когда судно стоит в бухте у сомалийского побережья и пираты требуют выкуп, то подобная отмазка не пройдет, но вот простое ограбление судна вполне может быть расценено именно так.

Чтобы иметь гарантию возмещения убытков, нужно брать самый дорогой полис. Только он в соответствии с Лондонскими условиями страхования при страховании грузов на условиях «с ответственностью за все риски» покрывает пиратские действия, говорит начальник отдела организации страхования грузов страховой компании «Согласие» Олег Родин. Здесь порядок цен уже совсем другой и рассчитывается окончательная цена исходя из специфики грузов. Скажем, уже сегодня страховка выкупа в 30 млн долларов стоит 3 млн долларов.

Много ли грузовладельцев страхуют свой груз по ставкам, соответствующим реальной стоимости груза, неизвестно. Ведь не факт, что судно непременно подвергнется пиратскому нападению, а вот то, что товар выйдет дороже, если оформлять полис на действительную цену груза, — это точно. Поэтому, на какие именно суммы страхуется отправляемый морем товар, сказать сложно. «Международная страховая статистика может учитывать только базовые страховые ставки, поскольку рыночные ставки состоявшихся сделок хранятся в секрете», — поясняет Владислав Седов.



## Полупроцентная вероятность

Пока грузовладельцы предпочитают обходиться обычной страховкой. Именно этим и можно отчасти объяснить ажиотаж в прессе, который поддерживается вокруг сомалийского региона. Некоторые эксперты считают, что идет большая игра между страховщиками и судовладельцами, а владельцы грузов оказались между молотом и наковальней. И уж тем более никто не думает о конечных потребителях товаров, перевозимых морем.

Многие полагают, что опасность пиратов сознательно преувеличивается. По мнению Алексея Володяева из компании «Макс», риск нападения в Аденском заливе в реальности несколько меньше, чем представляется человеку непосвященному. Этим маршрутом за год проходит более 20 тысяч судов. «Пиратских нападений же совершалось в периоды наибольшей активности до двух сотен в год, из них в той или иной степени успешными были от трети до половины, — рассказывает Володяев. — Соответственно вероятность встречи с пиратами не превышает процента, а захвата судна — полпроцента. Предпринимаемые сейчас международным сообществом усилия еще больше осложнили пиратам задачу. В общем, отрицательный экономический эффект от сомалийских пиратов не представляет собой ничего такого, с чем бы нельзя было справиться. Кроме Аденского залива в мире существует достаточно зон действия пиратов, в основном в Юго-Восточной Азии, хотя они меньше распиарены, чем сомалийская. Но вот как-то все плавают, и ничего страшного с мировой транспортной системой пока не приключилось».

Главные компании, курирующие морское страхование, во главе с Lloyd's находятся в Лондоне. Они не только страхуют сами, но и перестраховывают риски компаний из других стран. И вот там-то и надо искать тех, кому выгоден захват судов. Ведь если каждый судовладелец будет оформлять дорогую страховку от пиратов и страховать выкуп, вырастет оборот этих компаний, очень сильно упавший в результате кризиса. «Великобритания до сих пор не утратила своего статуса «ладычицы морей», и все морские перевозки контролируются именно британцами, — рассказывает главный редактор «Морского бюллетеня» Михаил Войтенко. — Обратите внимание, все переговоры с сомалийскими пиратами идут именно через британских переговорщиков или через лиц, одобренных британскими же страховщиками. Я знаю случай, когда владельцы захваченного судна пытались выйти на сомалийцев напрямую, однако пираты однозначно дали понять, что сами разговаривать не будут. Услуги переговорщиков, кстати, могут стоить более 500 тыс. долларов в месяц».

Сегодня страховщики имеют возможность использовать ситуацию вокруг пиратов в своих интересах. Учитывая неэффективность антиразбойных мер и вероятность того,

что пираты из других стран не переймут сомалийский опыт, в будущем их бизнес будет еще более выгоден. Пока что пиратство существенно не сказывается на конечной цене товара, привезенного морем из Восточной Азии в Европу. Но если ситуация будет ухудшаться и придется страховать выкуп, ставки страхования поднимутся, а это миллионы долларов. Так что регулярная, пусть и вялая активность пиратов — в интересах страховщиков.

Любопытно, что действия пиратов могут оказаться на руку России. По словам Владислава Седова, самый безопасный путь из Азии в Европу — это Шанхай — порт Восточный (РФ) — Транссиб. Такой маршрут занимает в идеале 17—19 суток до границы с Европой. Сейчас этот вариант не слишком интересен грузоотправителям. «До сих пор не решен вопрос сквозных провозных платежей, то есть стоимость фрахта неизвестна. Стоимость в случае перевозки через Транссиб будет выше в среднем на 20%», — говорит Алексей Безбородов. Но если страховка грузов на море станет обязательной, российская альтернатива будет уже не такой неконкурентоспособной, как кажется сегодня.

Автор: Константин ВОЛКОВ

[Еженедельник "Однако"](#)