

На правах рукописи

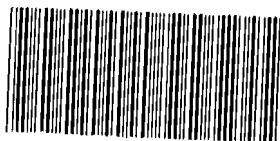
Балакирева Любовь Юрьевна

**СТРАХОВАНИЕ ОТВЕТСТВЕННОСТИ КАК
ИНСТРУМЕНТ ЗАЩИТЫ ЭКОНОМИЧЕСКИХ
ИНТЕРЕСОВ СУДОВЛАДЕЛЬЦЕВ**

08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Москва
2014



005557071

A handwritten signature in black ink, appearing to be the author's name, written in a cursive style.

Работа выполнена на кафедре «Страховое дело» федерального государственного образовательного бюджетного учреждения высшего профессионального образования «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

Научный руководитель доктор экономических наук, доцент
Кириллова Надежда Викторовна

Официальные оппоненты **Турбина Капиталина Евгеньевна**,
доктор экономических наук, профессор,
ФГБОУ ВПО «Московский государственный институт
международных отношений (университет)
Министерства иностранных дел Российской
Федерации», профессор кафедры управления рисками
и страхования

Батадеев Виктор Александрович,
кандидат экономических наук, доцент,
Некоммерческое партнерство содействия развитию
образования и науки «Институт Образования и
Науки», доцент кафедры экономики

Ведущая организация **ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский
государственный экономический университет»**

Защита состоится «18» декабря 2014г., в 10-00 часов на заседании диссертационного совета Д 505.001.02 ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» по адресу: 124468, г. Москва, Ленинградский проспект, д.49, ауд. 406, Москва, ГСП-3, 125993.

С диссертацией можно ознакомиться в диссертационном зале Библиотечно-информационного комплекса ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» по адресу: Ленинградский проспект, д.49, комн. 203, Москва, ГСП-3, 125993 и на официальном сайте ФГБОУ ВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»: <http://www.fa.ru> .

Автореферат разослан «17» октября 2014г.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 505.001.02,
кандидат экономических наук



Мешкова Елена Ивановна

1. ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы исследования. С развитием международной торговли, научно-технического прогресса и экономических связей между странами увеличивается роль водного транспорта в мировом хозяйстве и в экономике отдельных государств. На современном этапе развития экономики России значимость перевозок морским и речным транспортом возрастает. Устойчивое и эффективное функционирование транспорта крайне важно для обеспечения целостности, национальной безопасности и обороноспособности страны, рациональной интеграции страны в мировую экономику, особенно с учетом вступления России во Всемирную торговую организацию (ВТО).

Судоходство и судостроение, как отрасли, интегрирующие в себе большой научно-технический потенциал, оказывают непосредственное влияние на социально-экономическую обстановку в стране, обеспечивают военную, транспортную и продовольственную безопасность. Вместе с тем деятельность судовладельцев по осуществлению перевозок водным транспортом сопровождается высоким уровнем риска, что подтверждается значительным числом аварий, в результате которых причиняется вред жизни и здоровью людей, ущерб судам, грузам и другому имуществу, окружающей среде.

За 10 лет (2002-2012) потерпели кораблекрушение более 1500 морских судов, на морском транспорте погибло более 20000 человек, в море вылилось более 210000 тонн нефти и нефтепродуктов (по данным Lloyd's Register, IMO и ИТОПФ соответственно). Аварийные происшествия на водном транспорте, ведущие к гибели людей и экологическим катастрофам, выдвигают проблему обеспечения безопасности судоходства на общенациональный уровень.

Повышается интенсивность судоходства, возрастает количество и тоннаж морского транспорта, усложняются технологии и процессы управления, суда и порты оснащаются технически сложными дорогостоящими установками, что влечет появление новых рисков и способствует их аккумулярованию. В результате происшествий на водном транспорте потенциальный ущерб, причиненный третьим лицам и морской среде, может значительно превосходить убытки, понесенные самим виновником, а средств судовладельцев часто недостаточно для ликвидации последствий аварии. В связи с этим в современных условиях страхование должно рассматриваться в качестве важнейшего механизма обеспечения финансовой устойчивости участников судоходной отрасли.

ц

Глобальные проекты современности – развитие Северного морского пути, освоение ресурсов Мирового океана, переход на альтернативные виды топлива – требуют повышенного внимания к обеспечению устойчивого и безопасного функционирования водного транспортного комплекса, защите общественных интересов и интересов потребителей транспортных услуг, а также сохранению объектов морской транспортной инфраструктуры и экологического равновесия. Повышение ответственности судовладельцев, обеспечение защиты комплекса интересов физических лиц, предприятий, судоходной отрасли и государства способствуют усилению роли страхования. Требуется всестороннее рассмотрение интересов различных категорий страхователей в целях обеспечения их страховой защитой и поиск путей решения современных проблем, возникающих при осуществлении страхования.

Степень научной разработанности проблемы. В российской экономической науке теоретическая база страховых отношений сформирована учеными А.П. Архиповым, Ю.Т. Ахвледиани, Л.В. Бесфамильной, К.Г. Воблым, Е.И. Ивашкиным, Н.В. Кирилловой, Е.В. Коломиным, Ф.В. Коньшиным, Л.А. Орланюк-Малицкой, Л.И. Рейтманом, К.Е. Турбиной, Т.А. Федоровой, В.В. Шаховым, Г.В. Черновой, Р.Т. Юлдашевым и др. Среди авторов, внесших значительный вклад в развитие теоретических и практических аспектов развития страховых отношений, необходимо отметить В.В. Аленичева, В.Ю. Балакиреву, В.А. Батадеева, Ю.С. Бугаева, Н.Ф. Галагузу, Ю.М. Журавлева, А.Ю. Лайкова, А.П. Плешкова, А.А. Цыганова, И.Ю. Юргенса, исследования которых посвящены проблемам развития российского страхового рынка.

Различные аспекты страхования на морском транспорте анализируются в трудах А.С. Адонина, А.Г. Архиповой, В.А. Васильева, Г.В. Гришина, В.Н. Дадькова, Е.С. Ефимова, А.А. Каламкаровой, Т.А. Меребашвили, В.А. Мусина, В.П. Федорова, Л.М. Федорова, И.Э. Шинкаренко и др.

В то же время в российской страховой литературе отмечается ограниченное количество научных исследований, посвященных экономическим аспектам страхования ответственности судоходных компаний. Ряд работ (Адонин А.С., Меребашвили Т.А.) являются значительными исследованиями, посвященными взаимному страхованию ответственности судовладельцев, в то время как в России данный вид страхования осуществляется коммерческими страховыми организациями.

В зарубежной литературе отдельные вопросы страхования ответственности судовладельцев рассматриваются в работах Дж. Арнольда, Х. Беннетта, О. Далера, Д. О'Мэй, Р. Брауна, Ф. Ледвиза, Э. Р. Харди-Айвами, С. Хэйзлвуда и др. Однако основное внимание данные авторы уделяют страхованию судов и грузов, вопросы страхования ответственности судовладельцев детально не рассмотрены.

Определенный вклад в изучение проблем морского страхования и страхования ответственности судовладельцев внесен прикладными исследованиями специалистов международных организаций: Международного союза морского страхования (IUMI), Норвежской ассоциации морских страховщиков (CEFOR), Американского института морских страховщиков, корпорации Lloyds, крупнейших европейских страховых и перестраховочных обществ (Swiss Re, Munich Re и др.), P&I клубов.

Большинство исследований посвящено общим вопросам морского страхования, безопасности мореплавания и грузоперевозок, однако комплексные исследования экономического характера, охватывающие различные формы страхования ответственности судовладельцев, отсутствуют. Сложившиеся представления о страховом интересе нуждаются в доработке применительно к рассматриваемому виду страхования; в современных условиях требуется пересмотреть значение и теоретико-методологические подходы к осуществлению страхования ответственности судовладельцев, основываясь на фундаментальном изучении интересов и потребностей судоходной отрасли.

Цель и задачи исследования заключается в решении научно-практической задачи совершенствования форм и методов осуществления страхования ответственности судовладельцев в целях создания благоприятных условий для реализации их страховых интересов.

В соответствии с поставленной целью в работе были определены следующие задачи:

1. Выявить и систематизировать интересы судовладельцев, а также формирующие их факторы; уточнить содержание понятия «страховой интерес», выявить характерные черты, присущие страховому интересу применительно к сфере страхования ответственности судовладельцев.

2. Исследовать значение страхования ответственности судовладельцев среди видов морского страхования, в финансировании рисков судовладельцев и его роль для экономики водного транспорта.

3. Охарактеризовать основные свойства страхователей – владельцев судов, определить классификационные признаки судоходных компаний в целях построения оптимальной модели страховой защиты для каждой группы страхователей.

4. В целях повышения качества страховых услуг, оперативности принятия решения о страховании разработать рекомендации по осуществлению андеррайтинга и по определению оптимальной страховой суммы как существенного условия договора страхования в соответствии с рисками, присущими судоходной отрасли.

5. Научно обосновать необходимость и направления совершенствования методики оценки финансовой устойчивости страховых организаций, осуществляющих страхование ответственности судовладельцев, и предложения по повышению их надежности. Определить приоритеты развития страхования ответственности судовладельцев, включая разработку новых направлений деятельности страховых компаний и новых страховых продуктов.

Объектом исследования является совокупность страховых интересов судовладельцев.

Предметом исследования являются экономические отношения, возникающие при осуществлении страхования ответственности судовладельцев.

Область исследования. Диссертация соответствует п. 7.1. Современные тенденции организации и функционирования системы социального страхования и рынка страховых услуг; п. 7.4. Формирование теоретических и методологических основ новых видов страховых продуктов и систем социальной поддержки и защиты населения страны; п. 7.7. Обеспечение финансовой устойчивости страховых организаций Паспорта специальности 08.00.10 – Финансы, денежное обращение и кредит (экономические науки).

Теоретической и методологической основой исследования являются положения, содержащиеся в трудах отечественных и зарубежных ученых в области страхования, риск-менеджмента, морского страхования. В качестве информационной базы исследования использованы материалы периодических изданий, монографий, документов международных организаций и национальных регулирующих органов. Исследование проведено на основе сбора, обобщения и анализа актуальной информации о развитии судоходной отрасли, состоянии рынка морского страхования и страхования ответственности судовладельцев, изучения национального и международного законодательства, анализа статистических данных о деятельности субъектов на

национальном и мировом страховом рынке. В ходе исследования использовались общенаучные методы и приемы: анализ и синтез, методы группировки, обобщения, сравнения и прогнозирования на основе системного подхода к исследуемым проблемам.

Научная новизна исследования состоит в разработке комплекса теоретико-методологических положений по совершенствованию финансового механизма осуществления страхования ответственности судовладельцев в целях создания благоприятной среды для реализации их страховых интересов.

Основные результаты исследования и их научная новизна:

1. Уточнена дефиниция страхового интереса применительно к страхованию ответственности судовладельцев; на основе идентификации и систематизации интересов судовладельцев определена группа имущественных интересов, которые могут являться объектом страхования при осуществлении судоходной деятельности; выявлен ряд характерных черт, присущих страховому интересу судовладельца (С. 24 – 28, 42 – 44).

2. Научно обоснованы преимущества страхования как наиболее значимого и доступного метода финансирования риска для судовладельцев, характеризующихся высоким рисковым статусом, по сравнению с иными методами (использование собственных и заемных средств, создание централизованных фондов и резервных фондов предприятий) и как востребованного способа финансового обеспечения обязательств при осуществлении деятельности, связанной с эксплуатацией судов (С. 31 – 39).

3. Доказана необходимость разработки дополнительных требований к финансовой устойчивости страховщиков, осуществляющих высокорисковое страхование ответственности судовладельцев, на основе предложенной системы показателей для мониторинга платежеспособности страховщиков, включающих повышенные требования к уставному капиталу, собственным средствам, марже платежеспособности страховщика. Предложен новый страховой резерв неистекшего риска, учитывающий особенности страхования ответственности судовладельцев: неравномерность распределения вероятности наступления страхового случая, возможность кумуляции риска и наступления катастрофических убытков, длительность процедуры и значительные расходы на урегулирование убытков (С. 113 – 126).

4. Научно обоснованы подходы к определению страховой суммы (лимитов ответственности страховой организации) как одного из существенных условий договора

страхования ответственности судовладельцев, основанные на прогнозной оценке размера возмещаемого ущерба, с учетом законодательных требований к судовладельцам и возможности ограничения их ответственности (С. 131 – 136).

5. Выявлена объективная потребность в создании и внедрении страхового поручительства – особого механизма, объединяющего свойства договора страхования и договора поручительства (без права расторжения договора, с гарантией осуществления страховщиком выплаты контрагенту независимо от поведения страхователя, с последующим правом предъявления к нему суброгации, с возможностью перестрахования риска), направленного на защиту интересов выгодоприобретателя в случае неисполнения страхователем своих обязательств, а также разработаны теоретические подходы к определению его содержания, роли и механизма реализации (С. 144 – 150).

6. Доказана недостаточность инфраструктурного обеспечения страхования ответственности судовладельцев в России и предложены меры по его развитию, включая законодательное закрепление правового статуса участников страховых отношений (обществ взаимного страхования, страховых посредников, андеррайтеров, сюрвейеров, аджастеров и P&I корреспондентов), формализацию их ответственности за результаты деятельности, расширение сфер деятельности профессиональных объединений (С. 153 – 156, 159 – 163).

Практическая значимость исследования заключается в том, что результаты диссертации ориентированы на широкое использование в деятельности страховых организаций, осуществляющих страхование ответственности судовладельцев, государственных органов по совершенствованию отечественного законодательства в области морского страхования и в том числе страхования ответственности судовладельцев, судоходных компаний и других участников судоходной отрасли в процессе оценки рисков мореплавания, выбора методов управления рисками, а также надежного страховщика для заключения договора страхования.

Практическую ценность имеют следующие положения и результаты диссертации:

1. Классификация судоходных компаний, ориентированная на определение оптимальной модели страховой защиты, разработку специализированных условий страхования и страховых продуктов для каждой группы страхователей.

2. Методика андеррайтинга в страховании ответственности судовладельцев, включающая идентификацию страхователя и алгоритм оценки рисков, разработанная в соответствии с предложенной классификацией судоходных компаний.

3. Классификация видов страхования, основанная на систематизации рисков судоходных компаний и объектов страхования в соответствии с законодательством Российской Федерации, охватывающая широкий круг интересов судовладельцев и их контрагентов (фрахтователей, лоцманских организаций, перевозчиков и т.д.).

4. Комплекс типичных и специфичных условий договора страхования ответственности судовладельцев с учетом различий в уровне предоставляемой страховой защиты, выявленных в результате сравнительного анализа правил страхования P&I клубов, зарубежных и российских акционерных страховых организаций, позволяющий совершенствовать правила страхования.

5. Комплекс требований к страховой компании для целей надзора и аккредитации страховых организаций, выдающих свидетельства о наличии финансового обеспечения в форме договора страхования ответственности судовладельца (показатели оценки надежности страховщика, профессиональные, репутационные, квалификационные требования).

6. Комплекс рекомендаций к расчетно-методическому обеспечению определения страховой суммы, процедуры урегулирования убытков; предложения по разработке и внедрению специализированных страховых продуктов и страховых программ для отдельных групп судовладельцев, включая страхование ответственности владельцев маломерных судов.

7. Предложения по совершенствованию страхового законодательства Российской Федерации применительно к сфере страхования ответственности судовладельцев, обязательного страхования гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью и имуществу пассажиров, расширению деятельности профессиональных объединений страховщиков, повышению качества предоставляемых страховых услуг по страхованию ответственности судовладельцев, основанные на анализе их страховых интересов.

Апробация и внедрение результатов исследования. Материалы исследования докладывались на IV Международном научном студенческом конгрессе (Москва, ФГОБУВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации», 25 марта – 18 апреля 2013 г.), на Весенней конференции Молодых ученых-экономистов

«Интеграционные процессы: влияние на экономическое развитие» (Санкт-Петербург, Санкт-Петербургский государственный университет, 19 апреля 2013 г.), на Международной практической конференции «Линейные перевозки» (Санкт-Петербург, Юридическая фирма «Ремеди», 27 сентября 2013 г.).

Диссертация выполнена в соответствии с научно-исследовательскими работами Финансового университета в рамках Государственного задания:

- на 2012 г. по теме «Защита интересов потребителей страховых услуг в условиях реорганизации страхового бизнеса» (№ госрегистрации 01201201441);
- на 2013 г. по теме: «Исследование финансовой устойчивости конкурентного страхового рынка» (№ госрегистрации 01201363546).

Основные теоретические и методологические положения диссертации используются в практике работы страховой компании ООО «Росгосстрах», в частности используются следующие результаты исследования, способствующие развитию деятельности компании по страхованию ответственности судовладельцев:

- классификация судоходных компаний, ориентированная на определение оптимальной модели страховой защиты, разработку специализированных условий страхования и страховых продуктов для каждой группы страхователей;
- рекомендации по осуществлению андеррайтинга в страховании ответственности судовладельцев на основе экспресс-анкет;
- методика определения страховой суммы для договоров страхования ответственности судовладельцев.

Результаты диссертационной работы используются в судоходной компании ЗАО «СК БашВолготанкер» в форме комплекса показателей оценки финансовой устойчивости, надежности и квалификации страховых организаций, выдающих свидетельства о наличии финансового обеспечения в форме договора страхования ответственности судовладельца, и способствуют повышению надежности страховой защиты компании и эффективности сотрудничества со страховыми организациями.

Выводы и основные положения диссертации используются кафедрой «Страховое дело» ФГОБУВПО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» в преподавании учебных дисциплин «Страхование», «Страховое дело», «Экологическое страхование».

Апробация и внедрение положений диссертации подтверждены соответствующими документами.

Публикации. Основные результаты исследования полностью отражены в 11 работах общим объемом 5,24 п.л. (авторский объем 4,94 п.л.), в том числе 6 публикаций общим объемом 3,88 п.л. (авторский объем 3,58 п.л.) опубликованы в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК Минобрнауки России.

Структура и объем диссертации. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения; списка использованной литературы из 119 наименований и 12 приложений. Текст диссертации составляет 170 страниц, включает 28 таблиц и 21 рисунок.

2. ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

В соответствии с целью и задачами исследования рассмотрены три группы проблем.

Первая группа проблем связана с необходимостью выявления характерных черт, присущих страховым интересам; систематизации интересов судоходных компаний, выделению в их числе имущественных интересов, которые могут являться объектом страхования при осуществлении судоходной деятельности.

Интересы судовладельцев:

- являются формой проявления потребностей, возникающих при осуществлении судоходной деятельности;
- побуждают к деятельности по удовлетворению потребностей пассажиров, грузовладельцев и иных третьих лиц;
- отражают уровень и динамику развития судоходной отрасли и уровень удовлетворения экономических потребностей;
- зависят от специализации деятельности судовладельца, видов и района осуществляемых им перевозок, состава флота и других факторов;
- подвержены изменениям в соответствии с тенденциями развития судоходной и судостроительной отраслей, рынка труда, мирового хозяйства и международной торговли.

Основную часть интересов судовладельцев можно отнести к имущественным, поскольку они связаны с владением, пользованием, распоряжением имуществом (судами, оборудованием, зданиями и сооружениями на берегу, грузами, денежными средствами и т.п.), движением денежных средств и возникновением ответственности, в соответствии с таблицей 1. Эти интересы могут выступать объектом страхования.

Таблица 1 – Классификация интересов судоходных компаний

Группа интересов	Сфера	Характеристика
коммерческие	транспортная деятельность	удержание и расширение доли рынка перевозок, расширение и диверсификация видов деятельности в судоходной отрасли, обеспечение фрахта, рост объема перевозок, выбор надежных контрагентов, улучшение условий договоров фрахтования и перевозок, совершенствование системы оказания услуг по перевозке, снижение рисков, сопровождающих деятельность судоходной компании
технические	материально-техническое обеспечение судоходной деятельности	сохранение и расширение состава флота и других активов, наличие квалифицированного экипажа, безаварийная работа судов, своевременные ремонты.
финансовые	учет и движение финансовых средств	снижение себестоимости, увеличение выручки, максимизация капитализации компании, поиск дополнительных источников дохода (например, за счет инвестиций)
юридические (правовые)	правовое обеспечение судоходной деятельности	соблюдение нормативно-правовых условий налогового и таможенного законодательства, правовая защита, снижение числа возможных претензий со стороны контрагентов и третьих лиц
социальные	ведение социально-ответственного бизнеса	создание благоприятных условий для работы экипажа и берегового персонала, соблюдение экологических норм и повышение экологической безопасности

Источник: составлено автором.

В диссертации определены следующие характерные черты, присущие страховому интересу:

1. Индивидуализация, требующая особых условий страхования в соответствии с потребностями страхователя и обуславливающая необходимость специализированного андеррайтинга.

2. Наличие риска, которое обуславливает возникновение страхового интереса и оценивается страхователем объективно или субъективно; результаты этой оценки мотивируют страхователя к заключению договора страхования.

3. Значительное влияние денежной оценки возможного ущерба, а также возможного числа пострадавших. При осуществлении судоходной деятельности существует вероятность причинения вреда не только жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, но и окружающей среде, что обуславливает высокий страховой интерес к страхованию

ответственности за загрязнение водной среды, расходов по ликвидации разливов нефти, удалению остатков кораблекрушения и т.д.

4. Зависимость от дохода, который ограничивает проявление страхового интереса финансовыми возможностями страхователя и выражается в размере свободных денежных средств, которые он готов оплатить в качестве страховой премии.

5. Наличие имущественного интереса, обусловленного проистекающей из гражданского законодательства обязанностью субъектов обеспечивать сохранность имущества, а также возмещать причиненный жизни, здоровью и имуществу третьих лиц вред. Судовладелец, как собственник судна, несет бремя содержания принадлежащего ему имущества, а также риск случайной гибели или случайного повреждения имущества¹. Фрахтователь судна (арендатор) обязан поддерживать имущество в исправном состоянии, производить за свой счет текущий ремонт и нести расходы на содержание имущества².

6. Необходимость для потенциального страхователя понимания условий договора страхования и правил страхования, которые могут сыграть роль в повышении мотивации к заключению договора страхования. Если условия страхования непонятны или противоречивы, субъект будет искать другие способы реализации своего имущественного интереса.

Страховой интерес применительно к страхованию ответственности судовладельцев определен в диссертации как имущественный интерес судовладельца, реализуемый посредством использования страхования в качестве источника компенсации возможного ущерба, связанного с наступлением ответственности за вред жизни, здоровью и имуществу третьих лиц, причиненный в результате эксплуатации судна. Значимыми (основополагающими) интересами судовладельца являются, в соответствии с рисунком 1:

1. Интерес в наличии ресурсов и условий (технических, финансовых, административных, кадровых и т.п.), необходимых для эксплуатации судна;

2. Интерес в противостоянии рискам и наличии источников для компенсации возможных потерь.

¹ Гражданский кодекс Российской Федерации [Федер.закон: принят Гос. Думой 26 янв. 1996 г.: по состоянию на 01 мая 2014 г.] – М.: Эксмо, 2013. – 576 с. (статья 210, 211).

² Там же, ст. 616



Источник: составлено автором.

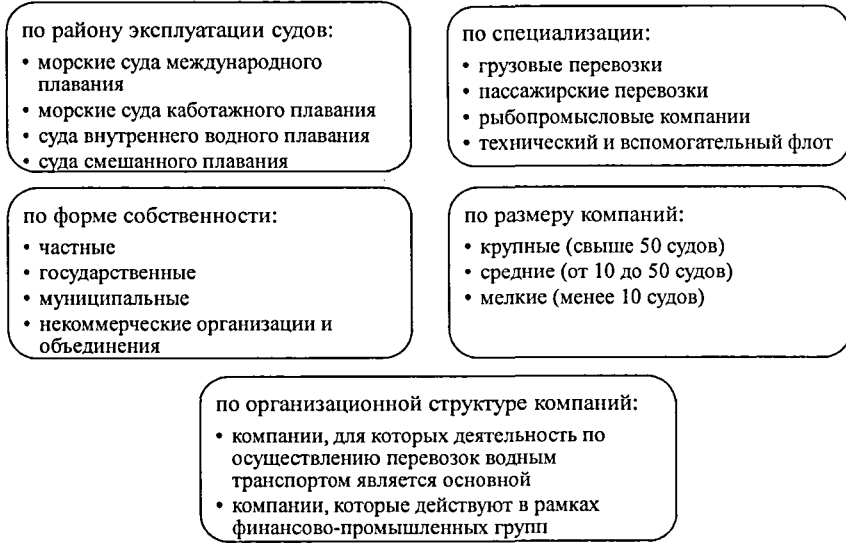
Рисунок 1 – Страхование в системе интересов судоходных компаний

Важным условием для осуществления судоходной деятельности является наличие финансового обеспечения возмещения вреда, причиненного в ходе эксплуатации судна (членам экипажа, пассажирам, инфраструктуре порта, окружающей среде), инкорпорированное в международное и национальное законодательство большинства стран. Судовладельцы вправе прибегать к различным методам финансового обеспечения, включая банковские или государственные гарантии и поручительства, однако их использование крайне ограничено высокой стоимостью, сложностью получения или необходимостью отвлечения части финансовых ресурсов из оборота для депонирования. Страхование ответственности является наиболее выгодной формой финансового обеспечения в силу своей доступности и отсутствия необходимости резервирования финансовых средств, в настоящее время в международной практике страхование ответственности судовладельцев (P&I) получило наибольшее распространение среди владельцев и операторов судов.

Исследование способов финансирования риска позволило сделать вывод о том, что формирование резервных фондов предприятий, создание централизованных фондов или иные методы финансирования риска являются труднореализуемыми для судовладельцев механизмами. Они требуют специальных знаний по оценке риска и

отложенных обязательств, извлекают значительные средства из оборота или в недостаточной степени учитывают индивидуальный риск каждой судоходной компании, в связи с чем для компенсации возможных потерь судовладельцы склонны прибегать к механизму страхования.

В целях сегментации страхового поля и более полного учета страховых интересов различных групп страхователей в работе проведена классификация судоходных компаний в соответствии с рисунком 2.



Источник: составлено автором.

Рисунок 2 – Классификация судоходных компаний

Компании из разных групп обладают различными страховыми интересами, различным уровнем платежеспособного спроса на страховую услугу и различными требованиями к объему страховой защиты (размеру страховой суммы, перечню рисков, сроку страхования и т.д.), что предопределяет их выбор методов финансирования риска. Деятельность каждой группы судовладельцев имеет свои рисковые особенности: длительность нахождения в рейсе (для рыболовных судов); повышенный риск загрязнения (для нефтеналивных и добывающих судов); высокий уровень износа машин и механизмов (для паромов, судов, совершающих частые короткие рейсы); большое число претензий пассажиров (для круизных лайнеров); ограниченность акватории при проведении специализированных операций, работ, выполняемых дноуглубительными

судами и судами, задействованными при строительстве портовой инфраструктуры, и т.п. В диссертации предложены подходы к учету вышеуказанных особенностей деятельности каждого класса страхователей при разработке условий страхования в целях более полного удовлетворения их страховых интересов.

Представленная классификация судоходных компаний применима также в целях корректной идентификации потенциального страхователя при осуществлении андеррайтинга (включая определение оптимального набора рисков, размера страховой суммы и платы за страхование). В работе предложена методика андеррайтинга, основанная на составлении экспресс-анкет, позволяющих оперативно оценить достаточность информации для понимания риска, нужд и потребностей страхователя, формализации условий страхования, ускорения процесса обработки данных, принятия решения о заключении договора страхования, объеме ответственности страховщика и стоимости страховой услуги.

Вторая группа проблем связана с выявлением недостатков функционирования сложившейся в России модели страхования ответственности судовладельцев и необходимостью разработки комплекса мер, направленных на ее совершенствование в целях более полного удовлетворения интересов судовладельцев.

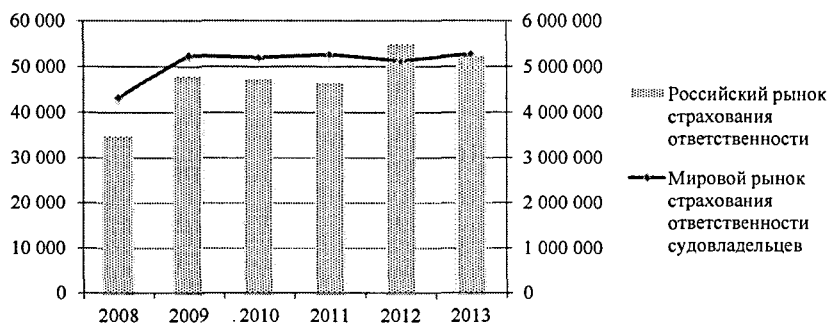
Международный рынок страхования ответственности судовладельцев характеризуется неравномерной динамикой, находящейся в зависимости от состояния мировой экономики и объема международных перевозок в соответствии с рисунком 3. В 2013 году совокупная страховая премия по страхованию ответственности судовладельцев составила 5,58 млрд. долл. США по данным IUMI³, в 2012 – 5,12 млрд. долл. США; его доля составляет более 14% международного рынка морского страхования.

На развитие международного рынка страхования ответственности судовладельцев влияют следующие факторы:

1. Общеэкономические: интернационализация производства и капитала, требующая надлежащего обеспечения морскими перевозками; освоение ресурсов моря и континентального шельфа; совершенствование международных транспортных систем, развитие грузовых, пассажирских, круизных перевозок, расширение состава флота

³ Комитет по статистике Международного союза морского страхования [Официальный сайт] URL: www.iumi.com (дата обращения: 25.09.2014).

различных государств; расширение географии судоходства, в том числе в более рискованных районах.



Источник: составлено автором на основе данных Федеральной службы по финансовым рынкам (с 3 марта 2014 - Департамент страхового рынка Центрального банка Российской Федерации) [Офиц. сайт]. URL: <http://www.cbr.ru/sbrfif/> (дата обращения: 30.04.2014)

Рисунок 3 – Мировой и российский рынок страхования ответственности судовладельцев (страховые премии), 2008 – 2013, тыс. долл. США

2. Технические: активное внедрение результатов научно-технического прогресса, увеличение тоннажа, грузоподъемности, пассажироместимости судов, рост технической оснащённости судов, влекущие повышение техногенных рисков, необходимость повышения страховых сумм и/или лимитов ответственности страховщика; уменьшение общего числа аварийных происшествий при увеличении числа аварий крупного и катастрофического масштаба.

3. Нормативно-правовые: ужесточение национального и международного законодательства в сфере регулирования ответственности судовладельцев; широкое распространение требований о наличии финансового обеспечения, в том числе в форме страхования ответственности; усиление региональной фрагментации правового поля.

Несовпадение фаз развития мирового и российского рынка определяет иные темпы развития отечественного рынка страхования ответственности судовладельцев, доля страховой премии которого составляет около 1% мирового объема. Страхование ответственности судовладельцев в России интегрировано в мировой рынок, функционирует на основе накопленного международного опыта, аналогичных нормативно-правовых норм и подвержено общемировым тенденциям развития, однако

имеет особенности, связанные с состоянием отечественной судоходной и страховой отраслей:

- высокорисковый профиль страхователя, характеризующийся низкой платежеспособностью и значительным износом эксплуатируемых судов;
- эксплуатация большого числа российских судов под иностранными флагами;
- преобладание нефтеналивных судов в структуре флота;
- заметное колебание числа аварий на водном транспорте без явных тенденций к росту или снижению. При малом числе крупных аварийных происшествий много транспортных инцидентов: поломки машин и механизмов, посадки на мель, навигационные ошибки;
- отсутствие специализированных страховщиков и обществ взаимного страхования;
- неопределенность правового статуса ряда участников рынка страхования (страховые посредники, андеррайтеры, сюрвейеры).

Современная модель страхования ответственности судовладельцев в России включает:

1. Добровольное страхование гражданской ответственности судовладельцев, осуществляющих морские перевозки, регулируемые Кодексом торгового мореплавания Российской Федерации.
2. Добровольное страхование гражданской ответственности судовладельцев, осуществляющих навигацию по внутренним водным путям на основании Кодекса внутреннего водного транспорта Российской Федерации.
3. Обязательное страхование гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров, введенное федеральным законом от 14.06.2012 №67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров и о порядке возмещения такого вреда, причиненного при перевозках пассажиров метрополитеном».

Данная модель в работе оценена исходя из полноты условий страхования, охвата подлежащих страхованию объектов, удовлетворенности судовладельцев качеством предоставляемых страховых услуг, результатов деятельности страховщиков. Итоги оценки свидетельствуют об увеличении емкости страхового рынка, низком среднерыночном уровне убыточности (при убыточности более 100% у отдельных

страховщиков), высокой ротации кадров, росте числа судебных разбирательств между судовладельцами и страховщиками, повышении концентрации рынка (на 10 ведущих страховых компаний приходится 91,7% страховых премий по страхованию ответственности судовладельцев), удорожании перестраховочной защиты, росте аквизиционных расходов и дебиторской задолженности страховщиков.

Основными недостатками функционирования современной модели страхования являются: нечеткое определение сфер применения обязательного и «вмененного» страхования; неспособность оперативно реагировать на изменения потребностей судоходной отрасли; значительное число случаев некомпетентного урегулирования убытков и необоснованных отказов в выплатах; недостаточное статистическое обеспечение; невысокий уровень платежеспособности российских страховщиков, не позволяющий им принимать на страхование крупные риски. Клиентоориентированность страховых компаний сконцентрирована на интересах крупных и средних судовладельцев; мелкие судоходные компании, владельцы технического флота, граждане, владеющие маломерными судами для отдыха и спорта, остаются вне зоны внимания ведущих российских страховщиков. Правила страхования страховых компаний не всегда успевают адаптироваться к изменению законодательства и практике судоходства, в то время как правила P&I клубов пересматриваются ежегодно.

Таким образом, эффективность рассмотренной модели недостаточно высока, но с учетом поступательного развития страхования ответственности судовладельцев, при условии повышения финансовой устойчивости, платежеспособности и уровня компетенции страховых организаций, а также совершенствования законодательства Российской Федерации имеет тенденции к росту.

Третья группа проблем связана с научным обоснованием и разработкой комплекса предложений по повышению требований к финансовой устойчивости и платежеспособности страховщиков, повышению качества и полноты предоставляемой ими страховой защиты, а также по совершенствованию инфраструктурной обеспеченности и установлению правового статуса участников правоотношений при осуществлении страхования ответственности судовладельцев.

Возможные катастрофические последствия реализации риска в страховании ответственности судовладельца предъявляют повышенные требования к финансовой устойчивости страховой компании и уровню профессионализма ее сотрудников, гарантирующим полномерную защиту интересов пострадавших и оперативное

урегулирование сложных морских претензий, в том числе в случае их кумуляции. Использование страхования как способа обеспечения обязательств перед третьими лицами требует дополнительного контроля и надзора за страховщиками.

Таблица 2 – Показатели финансового состояния страховых компаний

Страховая компания	К-т финансовой автономности	К-т надежности	К-т финансового потенциала	К-т рентабельности капитала, %	Расходы на ведение страховых операций, %	К-т убыточности, %	Доля перестраховщиков в резервах, %	Доля перестраховщиков в выплатах, %
Модельное значение	>0,5	> 2	>5	>2	<20	30-85	>40	-
1	0,77	0,31	0,98	0,06	11	67,19	5,19	0,02
2	0,23	0,32	0,84	0,10	15	56,01	15,63	0,11
3	0,24	0,33	1,64	0,15	18,6	63,93	15,76	0,35
4	0,23	0,38	1,20	0,10	17,5	49,68	20,88	0,16

Примечание – Модельные значения, применяемые в практике страхового надзора стран ЕС

Источник: составлено автором (на основе данных финансовой отчетности страховых организаций)

Расчет предложенных в работе финансовых показателей оценки возможности исполнения страховщиком обязательств по договорам страхования подтвердил недостаточный уровень финансовой устойчивости и платежеспособности ведущих отечественных страховых компаний, осуществляющих страхование ответственности судовладельцев, в соответствии с таблицей 2.

В диссертации предложен комплекс требований к страховой компании, осуществляющей страхование ответственности судовладельцев, предусматривающий необходимость повышения размера уставного капитала, собственных средств страховщика, маржи платежеспособности; введение дополнительного страхового резерва; наличие достаточного рейтинга кредитоспособности; наличие опыта работы по урегулированию убытков, соответствующей квалификации сотрудников, отсутствие жалоб и удовлетворенных судебных исков на необоснованные отказы в страховых выплатах, в соответствии с таблицей 3.

Повышения финансовой устойчивости страховщиков предлагается достичь за счет совершенствования порядка формирования страховых резервов с учетом приведенной ниже специфики крупных и нетипичных убытков, характерных для страхования ответственности судовладельцев:

- возможное несовпадение периода несения ответственности страховщиком и дат начала и окончания действия договора страхования;

Таблица 3 – Требования к страховщику при осуществлении страхования ответственности судовладельцев

Задача:	Способы достижения:	
Гарантировать наличие надежного финансового обеспечения	Мониторинг финансового состояния страховщика	Аккредитация страховых организаций, выдающих свидетельства о страховании гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью или бункерным топливом
Проблемы:	Предлагаемые меры:	
<ul style="list-style-type: none"> – недостаточная капитализация страховщиков – большие страховые суммы по договорам страхования ответственности судовладельцев (превышают уставный капитал) – заключение формальных договоров страхования для предъявления надзорным органам – наличие необоснованных отказов в страховой выплате, в результате чего возмещение не получает пострадавшая сторона – заключение договоров страхования с иностранными страховщиками, чья деятельность не контролируется органом страхового надзора РФ (в отношении судов, зарегистрированных в РМРС) – с 2016 года в связи с вступлением России в ВТО заключение договоров страхования с иностранными страховщиками возможно в отношении всех судов и типов перевозок 	<p>Повышенные требования к платежеспособности и финансовой устойчивости страховщиков, осуществляющих страхование ответственности судовладельцев:</p> <ul style="list-style-type: none"> – минимальный уставный капитал не менее 480 млн. руб. – превышение фактической маржи платежеспособности над нормативной не менее 40% – формирование резерва неистекшего риска – актуарная оценка достаточности сформированных резервов. 	<p>Условия аккредитации:</p> <ul style="list-style-type: none"> – наличие лицензии – наличие перестрахования у перестраховщиков с удовлетворительным рейтингом платежеспособности – опыт проведения операций по страхованию ответственности судовладельцев не менее 3-х лет – наличие сети P&I корреспондентов – информация об участии в судебных спорах по страхованию ответственности судовладельца и жалобах страхователей, потерпевших, выгодоприобретателей – удовлетворительный рейтинг кредитоспособности
Примечание – Рейтинг не ниже категории (класса), соответствующей уровню удовлетворительной кредитоспособности (финансовой надежности), одного из аккредитованных рейтинговых агентств при Министерстве финансов РФ		

Источник: составлено автором.

- неравномерное распределение вероятности наступления страховых случаев в течение срока действия договоров;
- значительный уровень потенциального ущерба, возможность реализации трудно прогнозируемых катастрофических рисков, кумуляция рисков;
- длительная процедура урегулирования убытков, выходящая за пределы срока действия договора страхования и отчетного периода деятельности страховщика;
- значительный уровень расходов страховщика на расследование обстоятельств наступления страхового случая и на минимизацию его последствий (превышающий 3%

от величины ущерба, предусмотренные при формировании резерва заявленных, но неурегулированных убытков).

В связи с указанными особенностями, а также при недостаточности установленного страхового тарифа (из-за изменения рискованной ситуации, инфляции издержек и расходов на урегулирование убытков, демпинга и др.) суммы резерва незаработанной премии (РНП) может оказаться недостаточно для покрытия всех возможных будущих убытков и всех расходов, связанных с обслуживанием договоров страхования. Для договоров страхования ответственности судовладельцев, не обеспеченных резервом незаработанной премии на отчетную дату, а также для договоров, по которым вероятность наступления страховых случаев возрастает или распределяется неравномерно по сроку действия договора страхования, предлагается в состав резервов премий дополнительно включить резерв неистекшего риска (РНР). Он может быть определен в размере резерва незаработанной премии по виду страхования на отчетную дату, умноженного на сумму прогнозных коэффициентов убыточности и расходов на обслуживание договоров (прогнозный и расчетный коэффициенты соответственно). Преимуществом предлагаемого подхода к определению величины резерва неистекшего риска является учет расходов на ведение страховых операций и на урегулирование страховых претензий, что особенно актуально для страхования ответственности судовладельцев.

В отличие от стабилизационного резерва, формирующегося за счет прибыли, РНР будет иметь более стабильную базу для формирования (брутто-премия). Произведенные в работе модельные расчеты РНР на основе усредненных данных за 2010-2012 показали, что его формирование обосновано при высоком значении прогнозного коэффициента убыточности страховых операций (более 70%), в соответствии с таблицей 4.

Таблица 4 – Расчет величины резерва неистекшего риска

Страховая компания	РНП, всего, тыс.р.	Доля страхования ответственности судовладельцев в портфеле страховщика, %	РНП по страхованию ответственности судовладельцев, тыс.р.	Прогнозный коэффициент убыточности %	Расчетный коэффициент убыточности %	РНР (расчетная величина) тыс.р.	Размер страховых выплат, тыс.р.
1	38 924 774	0,1479	57 582	24	60	0	22 597
2	23 932 653	1,1573	276 970	88	60	77 552	491 169
3	9 853 161	0,8354	82 313	36	60	0	48 475
4	2 180 287	0,2638	5 752	70	60	575	8 664
5	17 684 343	0,0079	1 395	120	60	837	10 551

Источник: составлено автором

Для расчета резерва и оценки достаточности сформированных страховых резервов предложено ввести отдельную учетную группу – страхование гражданской ответственности судовладельца или предусмотреть его в качестве отдельной подгруппы в учетной группе 14 – страхование гражданской ответственности перевозчика.

В работе предлагается механизм аккредитации страховщиков, осуществляющих страхование ответственности судовладельцев, разработанный с учетом международного опыта и применимый в отношении страховых компаний, выдающих свидетельства о финансовом обеспечении в соответствии с российским и международным законодательством, в целях повышения надежности такого обеспечения.

В диссертации предложен комплекс мер по совершенствованию расчетно-методического обеспечения страхования ответственности судовладельца:

– определение достаточного размера страховой суммы, особенно в случаях, когда минимальная страховая сумма не определена законодательно. Страховая сумма устанавливается как наибольшая из двух величин: (1) предел ответственности судовладельца в соответствии с Конвенцией об ограничении ответственности по морским требованиям (1976) с последними изменениями, умноженный на коэффициент 1,25 или (2) сумма стоимостных оценок ущерба от реализации основных рисков, скорректированная на коэффициент, характеризующий частоту наступления неблагоприятного события, что способствует учету следующих факторов: специфика деятельности судовладельца, прогнозируемое число пострадавших, количество и стоимость груза, численность пассажиров и членов экипажа, частота наступления страховых случаев, заявленные убытки и произведенные выплаты;

– определение алгоритма урегулирования претензий, включающего регламентацию действий страховщика по приему, порядку и срокам проверки документов, представленных для получения страховой выплаты, описание используемых методов оценки размера ущерба, случаи обращения к сюрвейерам и аджастерам, порядок информирования страхователя о ходе рассмотрения претензии, порядок принятия решения об осуществлении страховой выплаты и сроки ее осуществления, реализации права на суброгацию, порядок контроля и проведения внутренних проверок по выплатам делам;

– направления разработки новых страховых продуктов для однородных групп страхователей, создание доступных стандартизированных продуктов, рассчитанных на

судовладельцев с низким уровнем дохода, для осуществления продаж через филиальную и агентскую сеть на основе массового андеррайтинга, расширение перечня рисков и объектов страхования (финансовые риски, возмещение косвенных убытков при загрязнении морской среды и прибрежных зон, расходы третьих лиц в связи с задержкой судна), изменение подходов к возмещению медицинских расходов и компенсаций при причинении вреда жизни и здоровью граждан).

В условиях нестабильной экономической ситуации и информационной асимметрии участники экономической деятельности вынуждены прибегать к дополнительным инструментам, которые предоставляют защиту на случай неисполнения стороной договора своих обязательств. В диссертации обоснована необходимость применения в судоходной отрасли нового инструмента управления риском, объединяющего свойства договора страхования и договора поручительства и нацеленного на защиту интересов выгодоприобретателя в случае неисполнения страхователем перед ним своих обязательств, - страхового поручительства ("surety bond"). Объектом страхования по договору страхового поручительства являются имущественные интересы физического или юридического лица, связанные с неисполнением или ненадлежащим исполнением контрагентом своих обязательств по отношению к указанному лицу. Особенностью страховых поручительств является применение нетрадиционных для страхования ответственности за неисполнение договора условий: невозможность расторжения договора, гарантия осуществления страховщиком выплаты пострадавшему независимо от поведения причинителя вреда, с последующим правом предъявления к последнему суброгации. Если неисполнение обязательств вызвано происшествиями, не зависящими от воли страхователя, регресс не предъявляется. Риск по договору страхового поручительства передается в перестрахование. Страховые поручительства могут найти применение в судостроительной и судоремонтной отраслях, при выполнении технически сложных проектов по разведке и обустройству шельфовых месторождений, осуществлении международных перевозок и таможенных процедур, освобождении судов из-под ареста, в деятельности лоцманов, портовых операторов и сюрвейеров.

В целях укрепления инфраструктуры рынка морского страхования и обеспечения более качественной защиты интересов судовладельцев предложены меры по регулированию и развитию деятельности страховых посредников и лиц, оказывающих услуги, связанные со страхованием, – сюрвейеров, аджастеров, P&I корреспондентов, в

том числе идентификация их обязанностей и повышение ответственности за результаты деятельности.

В диссертации предложены направления расширения деятельности профессионального объединения морских страховщиков, ориентированные на решение стратегических проблем осуществления P&I страхования в России:

- создание единой полной и практически применимой статистической базы по страховым случаям и причинам их возникновения;
- разработка типовых условий страхования;
- анализ показателей деятельности и разработка рекомендаций по повышению финансовой устойчивости операций по страхованию ответственности судовладельцев, в том числе с использованием перестрахования;
- проведение исследований рисков, сопровождающих судоходство, составление «карт рисков».

Разработаны предложения по совершенствованию страхового законодательства Российской Федерации, включая предложения по внесению изменений в Кодекс торгового мореплавания и Кодекс внутреннего водного транспорта, в Федеральный закон №67-ФЗ «Об обязательном страховании гражданской ответственности перевозчика за причинение вреда жизни, здоровью, имуществу пассажиров», закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» №4015-1 от 27.11.1992, направленные на устранение противоречий при осуществлении страхования ответственности судовладельцев и выполнении национальных обязательств, зафиксированных в Генеральном соглашении о торговле и услугах в связи с вступлением России в ВТО. Предложенные меры требуют консолидации усилий органов государственной власти и страхового сообщества.

3. ЗАКЛЮЧЕНИЕ

В диссертации на основе анализа интересов судовладельцев и рисков, оказывающих влияние на их деятельность, выявлены основные страховые интересы участников судоходства и факторы, их формирующие; определены направления развития и повышения роли страхования ответственности судовладельцев как эффективного механизма защиты их интересов. Исследованы особенности модели страхования ответственности судовладельцев в России и препятствия для развития данного вида страхования; предложены возможные направления решения проблем для полноценной

реализации интересов страхователей, снижения рисков осуществления судоходной деятельности, повышения экономической стабильности функционирования транспортной отрасли.

4. ПЕРЕЧЕНЬ ПУБЛИКАЦИЙ ПО ТЕМЕ ИССЛЕДОВАНИЯ

Публикации в рецензируемых научных изданиях,

определенных ВАК Минобрнауки России:

1. Балакирева, Л.Ю. Особенности страхования гражданской ответственности перевозчиков на водном транспорте. / Л.Ю. Балакирева// Финансы. – 2012. – №6. – С. 42-46. (0,6 п.л.).
2. Балакирева, Л.Ю. Особенности финансирования риска и обязательное страхование в судоходных компаниях России. / Л.Ю. Балакирева/ Страховое дело. – 2014. – №2 (251). – С. 11-17. (0,7 п.л.).
3. Балакирева, Л.Ю. Имплементация мирового опыта использования страховых поручительств. / Л.Ю. Балакирева//Страховое право. – 2014. – №1 (62). – С. 13-20. (0,8 п.л.).
4. Балакирева, Л.Ю. Актуальные направления регулирования и развития страхования ответственности судовладельцев. / Л.Ю. Балакирева // TERRA ECONOMICUS. – 2013. – Том 11. – №4. – Часть 3. – С. 274-278. (0,62 п.л.).
5. Балакирева, Л.Ю. Финансовая устойчивость страховщика при осуществлении страхования ответственности судовладельцев. / Л.Ю. Балакирева, Н.В. Кириллова // Финансы. – 2014. – №3. – С. 58-62. (0,3/0,6 п.л.).
6. Балакирева, Л.Ю. Страхование и экономические интересы судоходных компаний. /Л.Ю. Балакирева // Финансы. – 2014. – №7. – С. 31-35. (0,56 п.л.).

Публикации в других научных изданиях:

7. Балакирева, Л.Ю. Вопросы покрытия специализированных операций при страховании ответственности судовладельцев (P&I) / Л.Ю. Балакирева // Морское страхование. – 2012. – №3(08). – С. 56-59. (0,3 п.л.).
8. Балакирева, Л.Ю. Перспективы страхования на водном транспорте в рамках реализации специфических обязательств Российской Федерации, принятых при вступлении во Всемирную торговую организацию / Л.Ю. Балакирева // Интеграционные процессы: влияние на экономическое развитие: материалы весенней конференции молодых ученых-экономистов. СПбГУ, 19 апреля 2013 г. / Ред-кол.: А.В. Воронцовский

(отв. ред.), Е.Г. Чернова, С.А. Белозеров [и др.]. – СПб.: Издат. центр экон. ф-та СПбГУ, 2013. – С. 71-72. (0,2 п.л.).

9. Балакирева, Л.Ю. Об отдельных аспектах реализации специфических обязательств Российской Федерации по услугам в секторе страхования, принятых при присоединении Российской Федерации к Всемирной торговой организации./Л.Ю. Балакирева/ Актуальные проблемы экономики, финансов и права на современном этапе развития: Материалы международной науч.-практ. конф., г. Сочи, 22-25 апреля 2013г. / Под ред. д.э.н., проф. Гварлиани Т.Е. – Сочи: РИЦ ФГБОУВПО «СГУ», 2013. – С.143-145. (0,21 п.л.).

10. Балакирева, Л.Ю. Антикризисное управление в страховой компании (на примере морского страхования) / Л.Ю. Балакирева // Финансовые инструменты и технологии антикризисного управления и предупреждения банкротства в страховых компаниях: монография: / под ред. Л.А. Орланюк-Малицкой и А.А. Цыганова – М.: Финансовый Университет, 2013. – С.192-195. (0,3 п.л.).

11. Балакирева, Л.Ю. Об отдельных вопросах урегулирования убытков и определения размера страховых лимитов (страховых сумм) применительно к страхованию гражданской ответственности судовладельцев / Л.Ю. Балакирева // Морское страхование. – 2014. – №2 (17). – С. 40-45. (0,35 п.л.).

Подписано в печать: 16.10.2014
Объем: 1,5 усл. п.л.
Тираж: 120 экз. Заказ № 2028
Отпечатано в типографии «Реглет»
119526, г. Москва, Мясницкие Ворота д.1, стр. 3
(495) 971-22-77; www.reglet.ru