

Случается, строящийся мост могут даже украсть, причем из заповедника. И не только в России, где «тянут» все, что не приколочено или просто плохо лежит, но и в Новой Зеландии. В конце 2004 года злоумышленники украли большую часть 30-метрового металлического моста — все опорные плиты, наружную обшивку, целую секцию каркаса. Мост строился в труднодоступном месте на территории заповедника при помощи вертолетов, однако грабителям как-то удалось разобрать конструкцию и вывезти все детали в очень короткий срок. Но поскольку мост был застрахован от противоправных действий третьих лиц, департамент по охране окружающей среды получил страховую компенсацию.

И снова о госзаказе

Государство активно участвует в первую очередь в сегменте инфраструктурного строительства. И как раз сегодня мы говорим о страховании инфраструктурных объектов, мостов в частности. Объемы государственных инвестиций в этот сегмент постоянно растут, особенно это касается крупных капиталоемких проектов, за реализацию которых строители несут ответственность перед бюджетами различных уровней. Законодательно страховщики получили доступ к страхованию ответственности по госконтрактам в 2005 году, после принятия закона о размещении заказов на поставки товаров, выполнение работ, оказание услуг для государственных и муниципальных нужд. В соответствии с этим документом подрядная организация, намеревающаяся принять участие в конкурсе на строительство того или иного объекта, должна гарантировать выполнение всех условий подрядного договора. Гарантия может быть обеспечена страховым полисом, стоимость которого не превышает одного процента контрактной суммы.

Возросший спрос на страхование ответственности по строительным госконтрактам потребовал создания страхового продукта, отвечающего потребностям всех участников инвестиционного проекта. Возник ряд проблем. В первую очередь, страховые компании совершенно обосновано указали на то, что страховщиков подключают к проекту уже после отбора подрядчика. К при-

меру, за рубежом страховые компании страхуют ошибки в проектировании, но при этом принимают участие в проектной стадии работ. Это минимизирует затраты на возможные технические экспертизы при наступлении страхового случая. В России такое решение пока не принято. Во-вторых, существующие на сегодняшний день страховые тарифы во многом условны, так как в российской практике практически отсутствует статистика страховых случаев, что не

способствует формированию четкой картины рисков. И наконец, еще не выработан пакет унифицированных страховых документов для строителей инфраструктурных объектов.

Оглянувшись на Запад

В поисках ответа на эти вопросы страховщики не стали изобретать велосипед и обратили свои взоры на умудренный опытом Запад. Между прочим, первый полис страхования строительно-монтажных рисков был выдан в 1929 году при строительстве в Лондоне Ламбертского моста через Темзу. В рамках страхования в инфраструктурном строительстве интересна распространенная за рубежом комплексная программа CAR (Contractors All Risks), или страхование под-

рядчика от всех рисков. Стандартный полис страхования CAR включает три основных составляющие: страхование имущества (стоимости строительных работ, материалов, оборудования, расходов на расчистку территории после страхового случая), страхование гражданской ответственности перед третьими лицами и страхование от потери дохода.

На практике страховые компании предлагают либо отдельные услуги по программе CAR, либо страхуют «по полной программе». Например, в конце 2007 года при реконструкции Крестовского путепровода в Москве страховой защитой были покрыты только строительно-монтажные риски. Страховая сумма составила 3,5 млрд рублей. Однако в последнее время подрядчики все чаще пользуются полным пакетом

лей. Это почти втрое больше, чем в ОСАГО. Минимальная страховая сумма «по Рестрою» — предварительно 10 млн рублей. Отметим, что далеко не во всех западных странах законодательные акты обязывают строительного подрядчика страховать себя. Но активность проявляют ассоциации строительных подрядчиков. Строительная компания просто не сможет заключить контракт, если его форма не соответствует рекомендациям соответствующей ассоциации.

Мы уже отмечали, что в России страхуется 10–12% всех строительно-монтажных работ. Таким образом, отказавшиеся от страхового полиса подрядчики берут на себя всю материальную ответственность за возмещение возможных рисков, размер которых вряд ли покроет сэкономленная на страховке сумма.

речь идет уже не столько о необходимости страхования, сколько об организации прозрачных отношений между страховщиками, строителями и государством

услуг комплексной программы. Также в конце 2007 года Московская страховая компания застраховала капитальный ремонт автомобильного моста на Старо-Каширском шоссе в Царицыно. В договоре указаны риски при проведении строительно-монтажных работ и ответственность перед третьими лицами. Суммарная страховая сумма составила 204 млн рублей.

Может, и обяжут

Вполне возможно, что в обозримом будущем страхование гражданской ответственности при строительстве станет обязательным. Этот законопроект сейчас активно обсуждается в Росстрое. Страховую выплату за вред здоровью по вине строителей предлагается установить 600 тыс. руб-

Показательным примером того, как страховая компания может уберечь подрядчика от серьезных убытков, может служить строительство в Москве уникального вантового моста с названием «Живописный». Движение по этому мосту было открыто 1 января 2008 года. Строительные работы страховались с самого начала (середина 2004 года). Суммарная ответственность страховщика составила около 5,4 млрд рублей. Были застрахованы строительно-монтажные работы, гражданская ответственность строителей, строительная техника. Страховые выплаты по договорам страхования в общей сложности составили 8,5 млн рублей. Причинами страховых случаев чаще всего становились природные воздействия и человеческий фактор.