

ОАО СК «Русский мир» активно сотрудничает с компаниями, занимающимися строительством мостов и лидирующими в этом секторе строительной отрасли России. Среди застрахованных объектов — мост через реку Сторожевую в Выборгском районе, путепровод «Нева» в створе Мурманского шоссе и Народной ул., мост над судопропускным сооружением С2 КЗС на случай наводнений.

Когда начнут строить

Вернемся к нашим будущим мостам. Страхование мостов как объектов строительства от страхования, скажем, зданий или дорог мало чем отличается. Как комментирует директор Центра страхования технических рисков и ответственности СК «Русский мир» Татьяна Елистратова, страховая защита переправы будет осуществлена на случай гибели, повреждения в результате любых рисков (стихийных бедствий, противоправных действий иных лиц, других рисков, присущих строительной деятельности). Исключениями из договора страхования станут форс-мажорные риски, такие как военные действия, мятеж, забастовка, терроризм, и умышленные действия страхователя. Также стороны могут договориться не принимать к страхованию риски, которые не присущи конкретным подрядным работам или данному объекту строительства, — с целью минимизации финансовых затрат страхователя.

Как и при страховании любого объекта строительства, заинтересованными сторонами инвестиционно-строительного проекта являются все, кто принимает участие в его реализации: инвесторы, заказчики, подрядчики. Страхователем с точки зрения гражданского и налогового законодательства РФ корректнее всего выступать строительному предпринимателю (подрядчику). Заказчиком проекта в таких случаях обычно становится город, то есть собственник имущества.

«Безусловно, страхование мостов как строительных объектов имеет свои особенности. В частности, из-за специфики

расположения, протяженности, непосредственной близости к водной поверхности, технологии производства подрядных работ и т. д., — говорит Татьяна Елистратова. — Трудности есть, но в основном такие же, как при возведении любого серьезного объекта (отсутствие согласований, необходимых для выполнения работ, проектной документации в полном объеме и др.)».

Существуют и более тонкие, петербургские, особенности строительства и страхования мостов. Данные объекты — это историко-культурное наследие не только города, но и страны, а строящиеся объекты могут находиться довольно близко к другим архитектурным памятникам. Не будем еще забывать, что петербургские мосты представляют собой значимый элемент транспортной системы города, поэтому работы по реконструк-

ции часто производятся без закрытия движения по мосту.



Татьяна Елистратова

директор Центра страхования технических рисков и ответственности СК «Русский мир»

Недешевое удовольствие

Тарифы на страхование мостов различаются в зависимости от того, как страхуется объект. Цена вопроса становится известна лишь после проведения предстраховой экспертизы. При расчете учитываются особенности страхования, особенности конкретного объекта,

пожелания перестраховочных компаний и другие факторы. Обычно для мостов на территории Петербурга страховой тариф составляет 0,28–0,36 % страховой суммы, являющейся полной сметной стоимостью строительства (определенных этапов стройки).

По словам Алексея Гаймантдинова, в связи с тем что страховую компанию заказчик будет выбирать на условиях тендера, предлагаемые тарифы могут в разы отличаться от существующих для объектов коммерческого строительства.

Договор страхования заключается на срок производства подрядных работ, в который при необходимости включается и период выполнения подрядной организацией гарантийных обязательств — как правило, он не больше 36 месяцев.



Резонанс

Египетский мост был построен в 1825–1826 годах по проекту и под руководством инженеров В. фон Треттера и В. А. Христиановича.

20 января 1905 года по мосту проходил эскадрон гвардейской кавалерии, навстречу ему двигались 11 саней с возницами. В этот момент мост рухнул на лед Фонтанки. К счастью, обошлось без жертв.

Достоверная причина столь внезапной аварии так и осталась загадкой. Изначально предполагалось, что конструкция моста не выдержала слишком ритмичных колебаний от слаженного шага военных и резонировала. Эта версия в качестве наглядного примера даже была включена в школьную программу по физике. Кроме того, была введена новая военная команда: «Идти не в ногу!» — она дается строевой колонне перед выходом на любой мост. Выдвинутая и растиражированная гипотеза произошедшего не была подкреплена никакими физико-математическими экспериментами или расчетами. Между тем существуют свидетельства очевидцев, что солдаты проезжали по мосту верхом. Это не могло вызвать явление резонанса в конструкции моста, ибо выдрессировать животных двигаться в ногу невозможно.