



Концессии под страховой защитой

Новая и очень важная тенденция в развитии дорожной отрасли России — появление концессионных проектов. Платная автомагистраль «Западный скоростной диаметр» и Орловский тоннель в Санкт-Петербурге, новый выход на МКАД с федеральной трассы М-1, скоростная автомагистраль Москва — Санкт-Петербург и другие объекты, утвержденные Правительством РФ, — все они будут строиться совместно государством и бизнесом. После чего частные инвесторы-концессионеры получают право на эксплуатацию этих объектов в течение 30 лет.



О том, как будет организована страховая защита этих уникальных инвестиционно-строительных проектов, расскажет генеральный директор САО «ГЕФЕСТ», доктор экономических наук **А.С. Миллерман.**

Страхование концессионных соглашений имеет долгую историю во многих странах, но для России это новое явление, и стандарты страхования подобных проектов у нас нет. За рубежом страховщики участвуют в концессионном проекте с самой первой стадии разработки инвестиционного контракта и обеспечивают независимую и всестороннюю оценку потенциальных рисков.

В России эти тенденции в общем учитываются. Например, разработчики концессионного соглашения по Западному скоростному диаметру включили в него приложение, касающееся требований к страховой защите, которые сформулированы на основе аналогичных зарубежных документов. В процессе реализации проекта эти стандарты, видимо, потребуют доработок и корректировок, но в целом это серьезный шаг вперед.

Страховщики пока еще только примериваются к проектам частно-государственного партнерства. САО «ГЕФЕСТ»

одним из первых разработало комплексную программу страхования проектов ЧПП.

В последние годы государственная политика такова, что объекты, строительство которых финансируется из бюджета, обеспечиваются страхованием почти на 100%.

Что касается частного инвестора, то есть концессионера, то он в не меньшей степени заинтересован в страховой защите и может сам выступить страхователем либо максимально распределить риски. Например, строительные риски полностью передать генподрядчику.

На стадии проектирования и строительства большую часть рисков можно минимизировать с помощью уже существующих и достаточно эффективно работающих видов страхования, таких как страхование строительно-монтажных работ, ответственности строителей и проектировщиков, предпринимательского риска. Что касается этапа эксплуатации построенных объектов, то до сих пор в России оно не практиковалось. Практически все дороги в России принадлежат либо государству, либо муниципалитетам, и страхование их эксплуатации пока не предусмотрено бюджетом.

С точки зрения частного владельца эксплуатируемую дорогу страховать нужно, как и всякую собственность. Специалисты САО «ГЕФЕСТ» нашли решение для этой проблемы и разработали технологию страхования эксплуатируемых объектов на основе имущественного страхования, которое покрывает, например, риски порчи или утраты дорожного покрытия, пропускных терминалов для взыскания платы за проезд, объектов придорожной инфраструктуры и прочего.

Первые объекты ЧПП планируется построить в Санкт-Петербурге — это автодорога «Западный скоростной диаметр» и Орловский тоннель под Невой. Их суммарная стоимость составляет более 130 млрд руб. Финансирование проектов будет осуществляться совместно Инвестиционным фондом РФ, бюджетом Санкт-Петербурга и частными инвесторами. Сейчас проводятся конкурсы по выбору частных инвесторов — концессионеров, с которыми государство заключит концессионные соглашения.

На этапе строительства расходы на комплексную страховую защиту могут составить в среднем 1% от стоимости проекта. На этапе эксплуатации речь идет о десятых и даже сотых долях процента. Страхование эксплуатируемых концессионных дорог будет дешевле, чем для любых других дорог. Концессионер строит дорогу для того, чтобы самому ее потом эксплуатировать и потому строит более качественно. А качественный объект меньше подвержен и различным страховым случаям.

САО «ГЕФЕСТ» планирует принять активное участие в конкурсах на страхование концессионных проектов. У нас большой опыт страхования объектов, сходных по техническим параметрам и инженерным решениям с ЗСД и Орловским тоннелем. Возможно, по какому-то проекту будет принята схема страхования с компанией-лидером во главе, а по другому возникнет пул страховых компаний типа консорциума, это будет называться сострахованием. Иначе говоря, возможны различные схемы, и конкретный выбор будет зависеть от концессионера.

В заключение хотелось бы подчеркнуть, что от того, насколько качественно будет проведено страховое сопровождение первых концессионных проектов, зависит не только их успешная реализация. Захочет ли бизнес вкладывать деньги в модернизацию российских дорог — вот вопрос, ответ на который во многом будет зависеть от надежности страховой защиты, обеспеченной этим инвестициям.

ЗАЩИЩАЯ, СОЗИДАЕМ!



ГЕФЕСТ®

пятнадцать лет страхования

◆ комплексные программы
страхования строительных рисков

◆ профессиональный риск-менеджмент

◆ оперативное урегулирование убытков

◆ страхование ответственности за неисполнение
обязательств по госконтракту

◆ перестрахование

◆ Москва
ул. Садовая-Спасская, 21
тел./факс: +7 (495) 777-1188

◆ Санкт-Петербург
В. О., Б-н линия, 35 В
тел.: +7 (812) 327-7426

◆ www.gefest.ru
insurance@gefest.ru
info@spt.gefest.ru