

# Страхование в транспортном строительстве

**Рост рынка страхования в сфере транспортного строительства свидетельствует том, что страховые услуги становятся все более востребованными. Этому способствуют изменения в законодательстве, стандартизация параметров страхования, систематизация механизмов страховых выплат.**



**П**ервый заместитель генерального директора САО «Гефест», почетный строитель России **В. С. Карюкин** в интервью редакции журнала характеризует нынешнюю ситуацию на рынке страхования строительно-монтажных работ и дает рекомендации по поводу выбора компании-страховщика, составления договора, урегулирования вопросов об убытках при возникновении страховых случаев.

— **Владимир Сергеевич, как бы вы охарактеризовали объем российского рынка страхования строительно-монтажных работ в транспортном строительстве?**

— По окончательным данным «Эксперт РА», в прошлом году рынок страхования строительно-монтажных рисков в 2010 г. вырос на 11% и составил 19,4 млрд руб., т. е. были превышены показатели докризисного года. Рост объемов рынка достигнут за счет страхования строительства крупных транспортных объектов в Сочи к Олимпиаде, во Владивостоке к саммиту Азиатско-Тихоокеанского экономического сотрудничества, а также в рамках реализации федеральной целевой программы «Развитие транспортной системы России». На строительство и реконструкцию транспортных объектов приходится не менее 60% всего объема рынка страхования строительно-монтажных работ.

— **Каков прогноз развития этого вида страхования на 2011–12 гг.?**

— В следующем году аналитики ожидают рост еще на 10–15%. Предпосылок для роста в 20–25%, которые показывал сегмент, начиная с 2005 г., в краткосрочной перспективе не предвидится. Рынок

будет расширяться в основном за счет страхования государственных и муниципальных объектов. По мнению специалистов компании, сейчас около 80% сегмента СМР приходится на государственное и муниципальное строительство, и в 2011 г. эта цифра, исходя из объективных факторов, не должна уменьшиться. Несмотря на сокращение в следующем году строительных проектов в Сочи и Владивостоке, ожидается увеличение финансирования в рамках других государственных программ. Так, до 2015 г. выделяются средства на дорожное строительство по ФЦП «Развитие транспортной системы», до 2013 г. на Дальнем Востоке будет финансироваться инфраструктурное строительство по ФЦП «Экономическое и социальное развитие Дальнего Востока и Забайкалья». Уже приняты решения о расширении масштабов дорожного строительства не только на федеральном, но и на муниципальном уровне. Так, в федеральный бюджет 2011 г. на дорожное строительство заложено на 40% больше средств, чем в 2010 г. К 2020 г. правительство планирует модернизировать все федеральные трассы страны. Также, возможно, уже в этом году будут созданы федеральные и региональные фонды, средства которых пойдут на строительство дорог. Поэтому страхование строительства дорожных объектов будет по-прежнему востребовано строителями.

— **На что следует обращать внимание потенциальному клиенту в поисках надежного страховщика?**

— Необходимо учитывать опыт работы страховой компании в определенном виде страхования. Например, если компания специализируется на страховании финансовых рисков и недавно вышла в сегмент страхования строительных рисков, вряд ли она сможет обеспечить профессиональную страховую защиту и урегулирование убытков. Для клиента важно узнать, не отозвана ли лицензия у компании, соответствует ли ее уставный капитал новым требованиям законодательства, каковы ее финансовые показатели. Стоит насто-

раться, если страховая компания предлагает полис по цене намного ниже среднерыночной. Велика вероятность, что по нему невозможно будет получить никакого возмещения. Есть еще один существенный критерий — рейтинг финансовой устойчивости компании; такие рейтинги составляют как международные, так и российские агентства.

— **В ноябре прошлого года был принят Федеральный закон № 313 «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации в связи с принятием Федерального закона „Об обязательном медицинском страховании в Российской Федерации“». Как он отразится на сегменте страхования объектов транспортного строительства?**

— По этому закону с 1 января 2012 г. должен быть увеличен уставный капитал страховых компаний. Минимальный размер уставного капитала страховой компании составит не менее 120 млн руб., страховщика жизни — 240 млн, перестраховщика или компании, сочетающей страхование с перестрахованием, — до 480 млн руб. Компании, не увеличившие уставный капитал, должны будут покинуть рынок. По данным Федеральной службы страхового надзора за март текущего года, новым требованиям соответствует только около 147 компаний (всего в нашей стране работает 618 страховщиков). Как полагают эксперты, в основном рынок покинут небольшие региональные компании. В связи с этим советую при заключении договора страхования требовать у страховой компании информацию о размере уставного капитала.

— **Как развивается рынок страхования саморегулируемых организаций в транспортном строительстве?**

— Транспортные строители, как и все строительные компании страны, вступившие в СРО, должны страховать свою ответственность, поскольку 100% СРО в качестве инструмента обеспечения субсидиарной ответственности выбрали страхование. Этот сегмент рынка в прошлом году составил около 800 млн руб., увеличившись по сравнению с 2009 г. на 68%.

В прошлом году параметры страхования удалось стандартизировать. Это было необходимо, так как рынок заполо-

нили фиктивные полисы. Всероссийский союз страховщиков и Национальное объединение строительных СРО разработали и в 2010 г. внедрили на добровольной основе методические рекомендации по страхованию. Этот документ был одобрен Министерством регионального развития. Основная цель данного документа — не только утвердить параметры страхового покрытия, но и закрепить четкие формулировки таких понятий, как страховой случай, риск, гражданская ответственность и пр., чтобы в дальнейшем избежать судебных разбирательств между страховщиками и строителями. Документ содержит рекомендации, касающиеся вида страхового договора, исключений из страхового покрытия, срока страхования, сумм и прочих аспектов. В частности, рекомендуется, чтобы страховая сумма была не меньше 5 млн руб. и не больше 100 млн руб. по договору на годовой базе. Закрепляются минимальные параметры, которые не позволяют превратить страхование в профанацию.

— **Расскажите подробнее о том, как происходит урегулирование вопроса об убытках по договорам страхования строительно-монтажных работ. Какие пункты обязательно должны быть в договоре, чтобы клиент смог получить выплату? Что препятствует выплате возмещения?**

Механизм урегулирования убытков различается в зависимости от объема страхового покрытия и технологической сложности объекта страхования. Если это договор с небольшим объемом покрытия и размером вероятного ущерба, то для урегулирования используется закрытый перечень документов. В таком случае сроки вынесения решения страховщиком более сжатые. Если же объекты сложные, то перечень документов является открытым, часто привлекаются независимые эксперты, используются заключения государственных комиссий.

Сам процесс урегулирования убытков следующий: страхователь сообщает о страховом событии, при этом он должен принять меры по минимизации ущерба. Затем собирает необходимые документы и направляет их страховщику. Этот этап занимает довольно много времени. Получив все необходимые документы и экспертизы, страховщик изучает их и выносит решение по страховому событию.

Например, урегулирование убытка при строительстве тоннеля на трассе Дублер Курортного проспекта заняло меньше 2 месяцев, хотя сумма выплаты составила 55 млн руб. А первый транш

за убыток при строительстве порта Сочи был проведен через полгода, потому что строителям понадобилось время для сбора всех необходимых документов, была проведена экспертиза независимым сюрвеем, НИИ и т. д.

Для того чтобы при урегулировании убытков не возникло никаких разногласий со страховщиком, надо внимательно читать условия договора страхования. Особое внимание следует обратить на пункты, где указано, что является и что не является страховым риском, страховым случаем. Например, чаще всего в исключения попадают риски, вызванные умышленными действиями сотрудников страхователя, ответственными за организацию и проведение строительно-монтажных работ; риски воздействия ядерной реакции, излучения или радиоактивного загрязнения; риски военных действий и т. п. Как правило, в договоре указываются франшизы (минимальный невозмещаемый убыток) — т. е. если сумма возмещения меньше 50 тыс., страховщик ее не возмещает. В основном франшизы устанавливаются по стихийным бедствиям и по остальным рискам, иногда — с конкретизацией: по рискам «землетрясение», «стихийные бедствия». При повышении франшизы тариф снижается, и наоборот. Также в договоре должен быть подробно описан порядок действий сторон при возникновении ущерба: куда и как сообщать о случившемся, как действовать и пр.

— **Каким образом закон об обязательном страховании особо опасных объектов, затронет транспортные строители?**

Новый закон об обязательном страховании гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные производственные объекты (ОПО), затронет тех, у кого есть стационарно установленные грузоподъемные механизмы: порталные, козловые краны, различного рода лебедки, лифтовые подъемники и т. д. Им помимо фактически обязательного полиса СРО, возможно, потребуются приобрести страховку опасных производственных объектов.

Неоднократно слышал от строителей вопрос, не будут ли дублироваться полисы ОПО и СРО, ведь оба обеспечивают страхование ответственности строителей. Могу успокоить: этого не произойдет. Дело в том, что, по правилам страхования, разработанным Минфином, при страховании ОПО в случае, если строительный кран в результате отказа в работе или повреждения нанес вред третьим лицам, то даже при отсут-

ствии вины со стороны строителей организация, эксплуатирующая ОПО, по договору страхования должна выплатить возмещение. А по договору страхования ответственности члена СРО в этом случае страховое возмещение не предусмотрено, поскольку случай произошел не из-за строителей.

В настоящий момент правила страхования ОПО находятся на стадии обсуждения и согласования. Тарифные ставки неизвестны, так как сейчас они разрабатываются и будут утверждены правительством в июле этого года. Поскольку закон будет обязательным, вряд ли возникнут большие трудности с его введением.

— **Требуется ли, по вашему мнению, усовершенствование отечественного законодательства в сфере страхования, в том числе в строительной отрасли?**

В целом страхование строительных рисков регулируется двумя основополагающими документами — Гражданским кодексом и Законом «Об организации страхового дела». В дополнение к ним на сегодняшний день существует достаточно много региональных, муниципальных и ведомственных регламентов и нормативов, регулирующих эту сферу.

Конечно, на российском страховом рынке не хватает единых стандартов качества страхования, в том числе и в сфере страхования строительно-монтажных работ, но вряд ли они должны закрепляться законодательно. В большинстве стран Европы страхование строительно-монтажных рисков также не является обязательным по закону и регулируется не законами, а нормативными документами, в том числе теми, которые разрабатывают отраслевые общественные объединения. При этом такие союзы зачастую не имеют права устанавливать тарифы, зато могут собирать и распространять страховую статистику, которую страховщики используют для тарификации. Например, Международная ассоциация страховщиков технических рисков в Мюнхене проводит ежегодные конференции, где обсуждаются тенденции строительных видов страхования, изучаются примеры крупнейших убытков, анализируются различные проблемы. Поэтому, на мой взгляд, для более профессиональной и прозрачной работы рынка будет достаточно методических рекомендаций Всероссийского союза страховщиков. Идеи, касающиеся их разработки, сейчас обсуждаются. Опыт создания подобных рекомендаций по страхованию СРО на базе Всероссийского союза страховщиков оказался вполне успешным.