

**Страхование
строительных рисков
комплексной целевой
программы развития
транспортной
инфраструктуры**

**Александр Миллерман
Олег Шахов**

**Александр Самуилович Миллерман
Олег Федорович Шахов**

**Страхование строительных
рисков комплексной целевой
программы развития
транспортной инфраструктуры**

http://www.litres.ru/pages/biblio_book/?art=70365082

SelfPub; 2024

Аннотация

Рассмотрены особенности оценки рисков как важнейшего условия реализации комплексных целевых программ. Изложен порядок страхования строительных рисков на примере проектов строительства путей сообщения, показана его связь с требованиями безопасности. Определена эффективность управления рисками через страхование.

**Олег Шахов,
Александр Миллерман
Страхование строительных
рисков комплексной
целевой программы
развития транспортной
инфраструктуры**

Транспортное дело России. – 2013. – № 2

**Шахов О.Ф., к.э.н., глава городского
округа Химки Московской обл**

**Миллерман А.С., д.э.н., генеральный
директор страховой компании САО «Гефест»**

Рассмотрены особенности оценки рисков как важнейшего условия реализации комплексных целевых программ. Из-

ложен порядок страхования строительных рисков на примере проектов строительства путей сообщения, показана его связь с требованиями безопасности. Определена эффективность управления рисками через страхование.

Ключевые слова: комплексные целевые программы, риски, транспортная инфраструктура, безопасность, мониторинг, управление.

BUILDING INTEGRATED RISK INSURANCE TRUST PROGRAM OF TRANSPORTATION

**Shakhov O., Ph.D., The head of the
city Khimki district, Moscow Region**

**Millerman A., Doctor of Economics, CEO
of the insurance company SAO «Hephaestus»**

The features of the risk assessment as a key condition of the complex target programs. Sets out procedures for construction risks insurance on the example of the construction projects of Railways, shows its connection with the safety requirements. The efficiency of risk management through insurance.

Keywords: complex target program; risks, transport

infrastructure, security, monitoring, management.

Современные комплексные программы отраслевого и территориального планирования стали основным инструментом экономического и социального развития регионов. Но именно этот, безусловно эффективный программно-целевой метод в значительной степени подвержен системным рискам, к которым в числе важнейших относятся: а) нарушения требований безопасности возводимых объектов, работников и третьих лиц; б) потенциальные задержки контрактных сроков ввода объектов.

Рассмотрим эту проблему применительно к реализации Комплексной целевой программы развития транспортной инфраструктуры (КЦП РТИ) Городского округа Химки Московской области. Программа разработана по направлениям: развития магистралей автомобильного, железнодорожного транспорта, транспортно-пересадочных узлов и внутренних путей сообщения. Взаимоувязанные блоки программы обеспечивают интеграцию территории Городского округа в единую транспортную систему и включают ряд уникальных проектов развития магистралей, в том числе:

В сфере автомобильного транспорта – «Строительство скоростной автомобильной дороги Москва-Санкт-Петербург на участке МКАД – Шереметьево-1»; «Реконструкция автодороги М-10 «Россия» (Ленинградского шоссе)

на участке от МКАД до Шереметьевского шоссе».

В сфере строительства и реконструкции железнодорожных путей сообщения:

- Строительство 4-го главного пути на участке Москва-пассажирская – ст. Крюково Октябрьской железной дороги;
- Строительство новой железнодорожной линии Химки – Шереметьево (аэропорт);
- Строительство 3-го главного пути на участке Крюково – Клин;
- Строительство высокоскоростной магистрали Москва – Санкт-Петербург;
- Ввод железнодорожного пути от Савеловского вокзала к аэрокомплексу «Международный аэропорт Шереметьево»; Строительство ж.д. подъезда к северному терминалу (Шереметьево-1).

Все составные части-направления программ взаимосвязаны по срокам исполнения отдельных этапов, соответствию: требованиям законодательных актов, технических регламентов, норм по безопасности, проектной документации и даже общественного мнения. К числу основных критериев оценки исполнения каждой КЦП относятся:

- 1) безопасность выполнения работ, их соответствие требованиям по безопасности технических регламентов и норм;
- 2) сроки выполнения контрольных, в первую очередь, «стыковых» этапов;
- 3) объем выделенных и освоенных инвестиций.

Формальная процедура подготовки программ предполагает необходимые согласования по всем указанным критериям. Но по всем позициям КЦП РТИ на всех этапах реализации возможны новые граничные условия разработки проектной документации, обстоятельства и факторы, не учтенные при разработке проектов, включая и недоработку законодательных актов и норм. В результате возникают возможные, вероятные отклонения, которые и составляют потенциальный риск. Риски КЦП РТИ, охватывающие многие сферы жизнедеятельности региона, крайне опасны своим свойством взаимного усиления, вплоть до социального недовольства населения условиями проживания.

Эффективность современных инновационных проектов на транспорте состоит в повышении транспортной мобильности населения, доступности территорий и получении дополнительной прибыли в связи с модернизацией транспортных услуг. Но именно такие проекты связаны с повышенным риском конструкций сложных инженерных сооружений, работ по их возведению в эксплуатационных условиях работы транспортных узлов. Следовательно, для надежной реализации таких проектов необходимы наиболее прогрессивные методы оценки и управления риском, к которым относится и страхование.

Общность принципиальных подходов к требованиям по безопасности в сфере строительства и страхования следует также из основных положений Федерального закона

«О техническом регулировании» и технических регламентов по безопасности зданий, сооружений, строительных материалов и изделий.

Безопасность, проектные и строительные риски являются ведущими характеристиками крупного объекта (строительства новой магистрали, промкомбината и др.) как сложного природно-технического комплекса, который последовательно создается и трансформируется, начиная от технического задания и заканчивая вводом в эксплуатацию. Проблема обоснованной оценки рисков при реализации проекта является в равной степени актуальной, как для строителей, так и для страховщиков (рис. 1).

Отметим особенности страхового сопровождения крупных инновационных проектов. В каждом таком проекте только тщательная предстраховая деятельность позволит вскрыть причины и предупредить возможные катастрофические по величине и последствиям риски, всегда особенные на конкретном сложном объекте. Для каждого объекта важно правильно определить условия страхования: страховые суммы, лимиты ответственности, франшизы и тарифы. Одна из методических проблем страхования – оценка комплексного риска и обоснование договорных параметров в динамике на всех этапах строительства крупного объекта. В ее решении следует использовать практику структуризации многолетнего строительства, включающей выделение, подготовку и сдачу в эксплуатацию технологически завершенных эта-

пов работ и пусковых комплексов. В транспортном строительстве такими примерами могут быть участки и перегоны автомобильных и железнодорожных магистралей, нулевые циклы и монтаж зданий и сооружений и др. Состав каждого такого этапа и комплекса необходимо определять и уточнять не только с позиций строительных норм, но и с учетом рисков.

Большинство случаев деформаций и разрушения инженерных сооружений связано с изменением геокриологических условий и потерей несущей способности в результате техногенных воздействий. Для систематического регулирования продолжительности отдельных работ в плане их влияния на своевременность сдачи комплексного объекта необходимо организовать взаимодействие всех участников на всех стадиях инвестиционного проекта в виде системы, адекватной своими исследовательскими, научными, техническими и технологическими возможностями состоянию природно-технологического комплекса, в котором ей необходимо надежно, безопасно и эффективно функционировать.

Управление риском через страхование создает возможность прогнозируемого и рационального маневра при управлении финансовыми и строительными ресурсами в ходе работ и, как следствие, – предпосылки для своевременного ввода объектов в эксплуатацию, производства дополнительных объемов работ. На объектах жилищной сферы и транс-

портной инфраструктуры это обстоятельство имеет значительный социальный эффект.

Опыт страхования крупных объектов транспортного строительства позволил определить группы организационных, технических, технологических и экономических параметров, отражающих специфику каждого объекта. Эта работа начинается с подготовки договоров страхования на стадии ТЭО и ведется непрерывно с целью корректировки значений параметров при определении договорных сроков и тарифов. Многолетний опыт страхования в строительном комплексе, накопленный крупной страховой компанией САО «ГЕФЕСТ», которая специализируется на страховании строительных рисков с 1993 г., позволил выработать и успешно реализовать во многих, в т. ч. саморегулируемых организациях концепцию страхового сопровождения капитального строительства, в соответствии с которой страховая деятельность должна быть организована как система, структура и функциональные связи которой наиболее эффективно соответствуют цели – обеспечению безопасности строительных организаций и объектов. Компания обеспечивает страховую защиту объектов в 50 субъектах РФ. Параметрический учет специфики строительства позволил уточнить программу расчета тарифов страхования. В частности:

– договора страхования и страховые суммы определены применительно к пусковым комплексам крупных объектов и их сметной стоимости;

– технологические этапы (их сроки и стоимость) положены в основу расчета восстановительной стоимости объекта после завершения каждого договорного периода и заключения договора страхования на очередной период;

– конструктивно-технологические характеристики и природные факторы строительства объектов положены в основу расчета вероятности риска.

Все эти параметры отслеживаются в режиме мониторинга и во взаимодействии с исполнителями каждой стадии инвестиционного цикла создания объекта (научными, проектными и производственными организациями).

Таким образом, страховое сопровождение создает реальную инвестиционную основу для реализации КЦП РТИ с учетом экономического риска не только по отдельным, даже уникальным объектам, но и по пусковым комплексам, технологическим этапам вплоть до ввода объектов в эксплуатацию. В этом режиме на сложных и уникальных объектах с высокой степенью неопределенности развития производственной обстановки заказчик и подрядчик могут объективно и уверенно рисковать, имея страховую поддержку.

На стадии предстраховой экспертизы и в ходе работ важнейшим условием является реализация концепции о взаимодействии строительных и страховых компаний. При наступлении страхового случая, связанного с разрушением объекта, проектный институт и строительная организация могут предложить для его восстановления новые конструктив-

но-технологические решения, отличные от первоначально-го проекта. Если их стоимость превышает первоначальную, но обеспечивает или способствует сохранению срока ввода объекта, то страховая компания может принять положительное решение о предложенной и необходимой для восстановительных работ страховой выплате. Таким образом, страхование строительных рисков выступает в роли гаранта организационной и экономической эффективности всего инвестиционно-строительного цикла объектов КЦП РТИ.

Литература:

1. Воронин В.С., Шахов О.Ф. Транспортная стратегия России и проблемы интеграции в Евроазиатскую транспортную систему// Сб. м-лов Круглого стола в рамках выставки «Freight Russia-2005». М.: ГУ-ВШЭ, 2005.
2. Методические рекомендации по оценке инвестиционных проектов//Утв. Минэкономки РФ, Минфином РФ, Госстроем РФ. – М.: Экономика, 2000.
3. Миллерман А.С. Теория и практика страхования в строительстве. – М.: Финансы, 2005.