

ИНФРАСТРУКТУРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО

РЕАЛИЗАЦИЯ ПРОГРАММЫ
«РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ
СИСТЕМЫ РОССИИ
НА 2010–2015 ГОДЫ» / 27
ДЛЯ КОГО СОЗДАЮТ
САМОРЕГУЛИРУЕМЫЕ
ОТРАСЛЕВЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ / 30
ГОСУДАРСТВЕННЫЙ ПРОТЕКЦИОНИЗМ
В ОБЛАСТИ ИНФРАСТРУКТУРНОГО
СТРОИТЕЛЬСТВА / 34
ПРОЕКТЫ В РАМКАХ ГЧП / 37



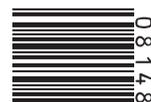
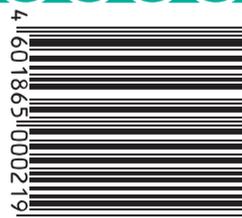
Понедельник, 24 ноября 2008 №213/П
(№4030 с момента возобновления издания)
Цветные тематические страницы №26–40
являются составной частью газеты «Коммерсантъ»
Рег. №01246/22 декабря 1997 года
Распространяется только в составе газеты

Коммерсантъ

BUSINESS GUIDE



ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ПАРТНЕР ВЫПУСКА



www.kommersant.ru



ОЛЬГА СОЛОМАТИНА,

РЕДАКТОР BUSINESS GUIDE

«ИНФРАСТРУКТУРНОЕ СТРОИТЕЛЬСТВО»

ХОТЕЛОСЬ БЫ ВЕРИТЬ

Некоторые верят в то, что железный занавес, отлитый в СССР, был самым надежным и эффективным способом борьбы с кризисами. С этим мнением можно было бы согласиться, если забыть о том, что экономическая ситуация в Советском Союзе напоминала собой перманентный кризис, а места — так полный коллапс.

Кроме того, бытует мнение, что дороги в Российской Федерации отсутствуют тоже по причине того, что у нас никогда этих самых пресловутых кризисов не было. В пример приводят Соединенные Штаты, строившие дороги в годы Великой депрессии, чтобы занять чем-то полезным население. Теоретически может такое случиться, что армии «белых воротничков», которых увольняют первыми, в какой-то момент действительно нечем будет себя занять. Но вряд ли настолько, чтобы пополнить собой ряды дорожных строителей. И даже если они согласятся выйти на стройку, толку от их работы будет мало.

Собственно, проблема дефицита кадров, особенно острая для строительного сектора, актуальна сегодня практически для всех отраслей экономики. Россия — страна непрофессионалов. Причем в инфраструктурном строительстве — отрасли, которая занимается масштабными проектами, требующими миллионов инвестиций, цена непрофессионализма очень высока. Неудивительно, что именно транспортные строители активно выступают за создание для отрасли регулирующего государственного органа, который занимался бы ее стратегическим развитием или хотя бы планированием развития производительных сил.

В общем-то для государства сейчас складывается идеальная ситуация для того, чтобы это госрегулирование в отрасль ввести, — заодно государство получает уникальный шанс, не встречая сопротивления, занять место крупнейшего игрока любой ниши строительного рынка, от жилой недвижимости до инфраструктурного строительства.

На первый взгляд оно к тому и идет. Взять хотя бы утвержденную программу «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы». Согласно ей, государство собирается потратить на развитие транспортной инфраструктуры более 13 трлн руб. Открытым только остается вопрос, кто и под чьим контролем эти деньги будет осваивать. Поскольку в нашей стране одного только выделения средств будет мало.



КОЛОНКА РЕДАКТОРА

ОРИЕНТИРОВКА — НА МЕСТНОСТИ

В ИЮНЕ 2008 ГОДА ПРИНЯТА ГОСУДАРСТВЕННАЯ ПРОГРАММА «РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ РОССИИ НА 2010–2015 ГОДЫ». СОГЛАСНО ЭТОМУ ДОКУМЕНТУ, РАЗМЕР ФИНАНСИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬСТВА ДОРОГ В РФ УВЕЛИЧЕН ДО 13,5 ТРЛН РУБ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ОДНИМ ЛИШЬ УВЕЛИЧЕНИЕМ ФИНАНСИРОВАНИЯ ПРОБЛЕМУ ИНФРАСТРУКТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА НЕ РЕШИТЬ: НЕОБХОДИМО ПОВЫШАТЬ ЭФФЕКТИВНОСТЬ ОТРАСЛИ В ЦЕЛОМ. ОЛЬГА СОЛОМАТИНА

КАРТЫ БЕЗДОРОЖЬЯ В строительстве российских дорог планируется инвестировать около 1% от ВВП (речь идет о докризисном размере ВВП). Надо отметить, что в последние четыре года, еще до принятия программы развития транспортной системы, власти регулярно увеличивали финансирование этой отрасли. В результате объем средств, выделенных на дорожное строительство, вырос с 2004 по 2008 год более чем в два раза.

Развитие российской транспортной системы — задача, которую, бесспорно, необходимо решать срочно и комплексно. Ни для кого не секрет, что большая часть дорожной сети устарела, качество дорог, их пропускная способность давно не соответствуют современным требованиям. Недостаточная протяженность трасс приводит к замедлению экономического роста. Так, по данным Росавтодора, ежегодные потери РФ из-за недостаточного развития дорожной сети оцениваются в 550–600 млрд руб., что превышает 3% ВВП России.

«Сегодня транспортная составляющая в стоимости наших товаров — порядка 22–23% плюс недостаточно развитый сервис для участников движения. В Европе это 15–17%, то есть мы теряем конкурентные преимущества, — рассказывает Олег Шахов, генеральный директор ФГУ «Дороги России». — Улучшив транспортную составляющую и логистику, мы сможем снизить стоимость товаров и увеличить конкурентоспособность даже при условии платности трасс».

Обратившись к цифрам, можно обнаружить, к примеру, что в период с 1995 по 2004 год при росте уровня ав-

томобилизации на 79% российские дороги удлинены лишь на 15%. Протяженность же федеральных дорог с четырьмя и более полосами движения составляет всего 8% от общей длины российских дорог.

Еще три года назад более 2 тыс. км федеральных автодорог достигли предела своей пропускной способности, а около 8 тыс. км автомобильных трасс начали работать в режиме перегрузки. Кроме того, современным критериям прочности не соответствует 56% федеральных автотрасс. Большинство отечественных автомобильных дорог рассчитано на пропуск осевых нагрузок 6–10 т, что существенно ниже международных стандартов. Около 20% мостов и путепроводов на федеральных дорогах было построено более 40 лет назад и, как и большинство автодорог, не соответствует современным требованиям по грузоподъемности.

Что касается строительства железнодорожного полотна, то и здесь ситуация не вполне благополучна. С 1990-х по 2000-е годы новые железные дороги в РФ фактически не строили — поддерживали имеющиеся. Первые проекты прокладки нового железнодорожного полотна появились только пять-семь лет назад и в большинстве случаев будут реализовываться при участии частных инвесторов.

ВЫПРЯМИТЬ ПАРАЛЛЕЛЬНЫЕ

КРИВЫЕ В ближайшие годы государство собирается потратить на развитие транспортной инфраструктуры более 13 трлн руб. На эти деньги должно быть построено или

реконструировано более 17 тыс. км автодорог, более 100 взлетно-посадочных полос, проложено свыше 3 тыс. км новых железнодорожных линий.

Согласно государственной программе «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», в 2008–2009 годах на строительство новых дорог и дорожную инфраструктуру выделяется 212,3 млрд и 223,5 млрд руб. соответственно. Для сравнения: в 2007 году на строительство и ремонт дорог было выделено около 200 млрд руб. (было построено 2,5 тыс. км дорог).

Уже в 2008 году должно начаться строительство сразу нескольких масштабных проектов (сейчас по ним проводятся тендеры). Речь идет о скоростной магистрали Москва—Петербург, «Дон», ЦКАД, Западном скоростном диаметре.

Помимо проектов строительства дорог существуют и проекты, включающие сложную инфраструктуру — мосты, тоннели и проч. Пример тому — проект Краснодар—Абинск—Кабардинка, где 147 км дороги будет построено на условиях государственно-частного партнерства (ГЧП). Проект включает в себя (помимо строительства автомобильных дорог) сооружение нескольких эстакад и тоннелей. Сейчас Министерство транспорта разрабатывает комплексные проекты на основе ГЧП в портах и аэропортах.

Ожидается, что аналогичные программы ГЧП будут представлены в ближайшее время и в области строительства железных дорог, поскольку год назад правительством РФ была принята Стратегия развития железнодорож-



В БЛИЖАЙШИЕ ГОДЫ ГОСУДАРСТВО СОБИРАЕТСЯ ПОТРАТИТЬ НА РАЗВИТИЕ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ БОЛЕЕ 13 ТРЛН РУБ.

ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА

ного транспорта до 2030 года, согласно которой на строительство новых путей будет выделено 4,2 трлн руб.

Предполагается, что основные денежные потоки пойдут на линии Томмот—Якутск, Нижний Бестях—Магадан, Селихин—Сергеевка, Волгоград—Элиста, Ханты-Мансийск—Салым, Бийск—Горно-Алтайск, Тыгда—Зея и Селихин—Ныш. Новая стратегия развития предусматривает строительство 4,6 тыс. км грузовых железных дорог, которые должны обеспечить транспортное сообщение к 18 месторождениям полезных ископаемых и промышленным зонам.

В то же время уже существует отрезок железной дороги, строящийся по программе ГЧП — Белкомур. Ветка, которая пройдет через Соликамск (Пермский край), Гайны (Коми), Сыктывкар и Архангельск, соединит регионы Сибири и Урала с портом федерального значения в Мурманске. Общая протяженность новой железнодорожной ветки Белкомур составит 1252 км. Белкомур примерно на 800 км сократит путь товарных поездов из Сибири к портам Белого моря и существенно снизит стоимость перевозок для предприятий региона.

Реализация проекта должна стать точкой роста комплексного социально-экономического развития сразу трех субъектов РФ — Пермского края, Республики Коми и Архангельской области. Согласно достигнутому договоренностям, частный бизнес инвестирует в собственные проекты на территории этих субъектов федерации около 420 млрд руб. По предварительным данным, общая стоимость программы промышленного и инфраструктурного развития трех субъектов РФ оценивается в 500 млрд руб.

ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО

До настоящего времени основным способом финансирования транспортной отрасли были бюджетные средства из федеральных целевых программ. Федеральный бюджет выделял средства на строительство, реконструкцию и эксплуатацию федеральных трасс, региональные власти давали деньги на свои дороги, муниципальные — на свои и т. д.

«Когда начали разбираться, где же взять средства для того, чтобы резко увеличить поступления в отрасль, стало понятно, что только бюджетных средств не хватит. Дорожники говорят, что надо вкладывать в дороги, Минздрав говорит, что необходимо вкладывать в здравоохранение, военные ратуют за оборону. И все они абсолютно правы — выделить приоритетную отрасль невозможно», — рассказывает Олег Шахов. — Стало искать другие механизмы, начали изучать международный опыт. И одним из таких механизмов было государственно-частное партнерство».

Проанализировав международный опыт работ в рамках государственно-частного партнерства, российские специалисты выбрали формат, который в международной практике принято называть Public-Private Partnerships (PPP) — формат, подразумевающий взаимовыгодный альянс между государством и частным сектором в реализации проектов, требующих масштабных капиталовложений и услуг. Для того чтобы обеспечить возможность взаимодействия государства и частных инвесторов в области дорожного строительства, пришлось потратить довольно много времени на создание необходимой правовой базы. Был разработан и принят федеральный закон №115 «О концессионных соглашениях», который позволяет привлекать для финансирования инфраструктурных проектов средства инвестиционного фонда.

«Одновременно начали готовить проекты в транспортной отрасли, в том числе в дорожном хозяйстве, которые можно реализовывать на условиях концессионных механизмов», — отмечает Олег Шахов. — На сегодняшний день с удовлетворением могу сказать, что необходимая для реализации этих проектов законодательная база есть. И ФГУ „Дороги России“, деятельность которого последние три го-

ДО 2015 ГОДА ДОЛЖНО БЫТЬ ПОСТРОЕНО ИЛИ РЕКОНСТРУИРОВАНО БОЛЕЕ 17 ТЫС. КМ АВТОДОРОГ, БОЛЕЕ 100 ВЗЛЕТНО-ПОСАДОЧНЫХ ПОЛОС, ПРОЛОЖЕНО СВЫШЕ 3 ТЫС. КМ НОВЫХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫХ ЛИНИЙ



ГОСУДАРСТВЕННО-ЧАСТНОЕ ПАРТНЕРСТВО – ВЗАИМОВЫГОДНОЕ РЕШЕНИЕ ТРАНСПОРТНЫХ ПРОБЛЕМ

да была полностью сконцентрирована на выполнении этой задачи, разработало ряд проектов для реализации на условиях государственно-частного партнерства».

Минэкономразвития с помощью лидера в области транспортных концессий — международной юридической компании CMS Cameron McKenna — собрал пул инвесторов, заинтересованных в реализации проектов. В частности, разработкой плана строительства ЦКАД занимался в том числе и международный фонд McQuire, которому принадлежит почти 100% платных автодорог в Южной Корее и Австралии. Обоснование инвестиций в платную скоростную дорогу из Москвы в Санкт-Петербург проводила консалтинговая компания Ernst & Young.

«Хочу особо отметить, что отбор участников был максимально жестким. Проекты капиталоемкие: например, сметная стоимость проекта „Москва—Санкт-Петербург“ составляет 66,199 млрд руб., — рассказывает Олег Шахов. — Поэтому мы требовали, чтобы участники, которые вышли на конкурс, были консорциумами, включающими в себя строительные компании, крупных инвесторов,

ТО, ЧТО ПОНЯТНО МОРЯКАМ, НЕ ВСЕГДА ПОНЯТНО НЕФТЯНИКАМ

По опыту транспортных строительных компаний, занимающихся реализацией проектов в области инфраструктуры и дорожного строительства, основная сложность работы, с которой им приходится сталкиваться регулярно, — это построение взаимоотношений с заказчиком и решение вопросов финансирования. Причем указанное справедливо в отношении как частных инвесторов, так и федерального заказчика. От того, насколько грамотно транспортные строители выстраивают это взаимодействие, зависит весь успех проекта.

К финансовым сложностям в основном относятся неплатежи. Этот фактор, как правило, отсутствует при работе подрядчика с федеральным заказчиком — проблема возникает в основном при реализации инвестиционных проектов. Поэтому для транспортных строителей работа с федеральными проеци и понятнее, хотя и тут бывают разные ситуации. Например, в ходе строительства железнодорожной ветки Беркаикит—Томмот—Кердем компания-генподрядчик — «Транстрою» — пришлось взять кредит, чтобы не приостанавливать работы и сохранить подразделения и подрядные организации на строительной площадке, поскольку возникла серь-

езная задержка платежей по проекту со стороны одного из трех инвесторов строительства этой железнодорожной ветки. Безусловно, сработал фактор доверия: «Транстрой» знал, что проект не будет заморожен и ситуация разрешится. Сложности финансирования вносили свою коррективу в работу: была максимально снижена производительность, сроки сдвинуты на неопределенное время, сложнее стало работать с подрядными организациями (требовать от них чего-либо в условиях неплатежей становится невозможным). В итоге ситуация разрешилась, все долги были выплачены, строительство начало набирать потерянные темпы.

Когда федеральный заказчик подписывает документ под названием «Выполнение», это значит, что деньги генподрядчик получит и проект развивается. Несколько иначе обстоят дела в работе с частным капиталом. Некоторые частные инвесторы, не рассчитав свои силы по инвестициям, еще до кризиса остановили финансирование — и подрядчики заморозили строительные работы и были вынуждены уйти с объектов, к примеру с терминала по приему и перевалке сжиженных углеводородных газов в Туапсе.

Что касается сложностей при взаимодействии с заказчиком, примером тому может служить проект строительства терминала по перегрузке свет-

лых нефтепродуктов в порту Приморска. По контракту заказчик взял на себя обязательства по поставке материалов, но график поставки им так и не был разработан. Работа велась по заявкам, сроки обеспечения стройки строительными материалами срывались, что серьезно тормозило ход работ. Спустя полгода было принято решение о том, что большую часть поставок генподрядчик возьмет на себя, после чего ритм строительства восстановился. Это была, пожалуй, самая большая трудность в организации строительства этого объекта. Устранение технологических сложностей и решение технических задач реализации проекта — это как раз спектр обязанностей генподрядчика. Поскольку при проработке проектной документации не всегда учитываются некоторые особенности, порой приходится искать новые решения по ходу строительства. Так, при строительстве того же терминала в порту Приморска в тендерном предложении было прописано строительство двухрядного свайного основания опор. Однако проектный институт выпустил рабочий проект с однорядным свайным основанием, что позволяло заказчику значительно сэкономить на металле. Генподрядчику же пришлось преодолевать ряд сложностей, связанных с технологией работ.

Генподрядчик вместе с генпроектировщиком проекта — ЛенморНИИпроект — перепроектировал верхнее строение подходов эстакад и площадок из монолитного в сборно-монолитный вариант. Затем специалисты «Сочиморстрой» разработали, изготовили и впервые применили на практике универсальный кондуктор для погружения свай. Это позволило вести погружение пионерным способом, не зависеть от волнения моря, повысить точность погружения для разнонаклонных свай, а также сократить время строительства и сэкономить материалы. Строители транспортных и инфраструктурных объектов знают, что при строительстве каждого проекта возникают нестандартные задачи, которые следует воспринимать как естественную часть работы. Особенно если речь идет о комплексе гидротехнических сооружений, поскольку организация строительства, связанного с морем, серьезно зависит от погодных условий. Отсюда специфика: строительство на море требует максимальной концентрации усилий в те дни, когда можно работать. Поэтому процесс идет круглосуточно, вахтовым методом. А графики выполнения работ неизбежно корректируются. Это понятно морякам, но не всегда понятно нефтяникам, привыкшим к четкому выполнению линейных графиков.

рога не должна проходить по населенному пункту или городу и должна иметь совсем другие характеристики. Например, если раньше дороги строились для нагрузки 6 т на ось, то сейчас 12–14 т на ось является средней величиной. При этом реконструировать дорогу под новые технические требования иногда стоит дороже, чем построить новую».

ПРОБЛЕМЫ РОСТА Реализация такой масштабной задачи, как программа «Развитие транспортной системы России на 2010–2015 годы», естественно, сталкивается с множеством сложностей.

Прежде всего типичной проблемой при реализации задач такого уровня является отсутствие координации в работе государственных органов законодательной и исполнительной власти. Взаимодействовать приходится чиновникам МЭРТА, Минфина, Минрегионразвития и Минтранса. У каждого из этих ведомств существуют свои стандарты, свои регламенты, и они крайне слабо увязаны между собой. Поэтому согласование необходимых для работы программы развития транспортной системы документов идет крайне медленно.

Кроме того, нужны согласования отраслевого законодательства — внесение в него дополнений и изменений. Поправки и подзаконные акты придется вносить также в бюджетный и градостроительный кодексы.

Сейчас создаются рабочие группы, координационные советы, правительственные комиссии. Речь идет о единой политике в реализации этих проектов. Ведь координационный совет — это скорее орган оперативного управления, чем стратегического. Здесь также должны быть дополнительные нормы, дополнительные регламенты, которые взаимоувязывают финансы, законодательство, систему государственного управления и создают единый подход к решению проблем, а в результате — новый этап в развитии государственности.

В связи с длительностью процесса согласования и разбалансированностью системы принятия решений деньги на инфраструктурные проекты выделяются долго и тяжело. У государства пока нет долгосрочных финансовых инструментов для реализации капиталоемких инфраструктурных программ. Прямая уполномоченная структура, которая занималась бы этим вопросом, отсутствует, и работа над инфраструктурным строительством децентрализована. Для успешной реализации программы развития транспортной системы необходим государственный орган, который бы регулярно проводил мониторинг реализации проектов и создал стандартизованную систему управления процессами.

Участники программы отмечают, что им необходимо как воздух и возрождение программы подготовки государственных кадров для строительной отрасли. Поскольку инфраструктурные и транспортные проекты требуют миллиардных государственных и частных долгосрочных инвестиций и направлены на создание новой и реконструкцию существующей инфраструктуры, участвовать в их реализации должны только лучшие и подготовленные специалисты. Которых сейчас катастрофически мало.

Что касается координации программы, важно, чтобы вне зависимости от смены руководства государство обеспечило преемственность по проектам развития транспортной инфраструктуры, поскольку все проекты программы долгосрочные, для успешного привлечения инвесторов необходимы гарантии стабильности, а также того, что условия работы с частными капиталами останутся неизменными.

Финансовый кризис, конечно, внесет коррективы в реализацию поставленных задач, но отказаться от таких проектов, как новые дороги, порты, аэропорты, для страны окажется гораздо дороже, чем шаг за шагом настойчиво продвигаться вперед. ■



«НИКТО, КРОМЕ ГОСУДАРСТВА, НЕ СМОЖЕТ КООРДИНИРОВАТЬ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ...»

ОБ АКТУАЛЬНЫХ ПРОБЛЕМАХ, КОТОРЫЕ УЖЕ СЕЙЧАС ВСТАЮТ ПЕРЕД СТРОИТЕЛЬНОЙ ОТРАСЛЮ В ХОДЕ РЕАЛИЗАЦИИ СТРАТЕГИИ РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ, **BG** РАССКАЗАЛ ДОКТОР ЭКОНОМИЧЕСКИХ НАУК, АКАДЕМИК РОССИЙСКОЙ АКАДЕМИИ ТРАНСПОРТА, ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР СТРАХОВОГО ОБЩЕСТВА «ГЕФЕСТ» АЛЕКСАНДР МИЛЛЕРМАН.



АЛЕКСАНДР МИЛЛЕРМАН,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
СТРАХОВОГО ОБЩЕСТВА
«ГЕФЕСТ»

BUSINESS GUIDE: Разработана стратегия развития транспортной системы России до 2030 года. Как вы считаете, насколько актуальны поставленные задачи?

АЛЕКСАНДР МИЛЛЕРМАН: Безусловно, они очень актуальны. Стране действительно не хватает дорог, мостов и других инфраструктурных сооружений. Если эта программа будет успешно реализована, к 2030 году Россия, может быть, впервые за свою историю не будет нуждаться в дорогах, или их будет не хватать в гораздо меньшей степени,

чем сейчас. Будет создана мощная развитая транспортная инфраструктура, включающая в себя и современные автомобильные трассы, в том числе скоростные платные, и обходные автодороги вокруг крупных центров, и создание новых транспортных коридоров, морских портов, железнодорожных линий, комплексное развитие регионов.

BG: Способен ли строительный комплекс справиться с поставленными задачами?

А. М.: Если все останется как есть, то это очень сомнительно. Можно сказать, что сейчас в сфере инфраструктурного строительства фактически отсутствуют общая координация развития отрасли и общее управление. Дело в том, что инфраструктурное строительство имеет большую организационную специфику, она заключается и в огромном количестве ресурсов, которое для него необходимо (высокопрофессиональных кадров, способных проектировать и строить уникальные транспортные объекты как в сложнейших природно-климатических зонах, так и в условиях крупных мегаполисов), и в современных технологиях и строительных материалах, и, самое главное, в сложной координации действий всех участников этого процесса.

В соответствии с принятой стратегией развития сейчас только в Якутии планируется построить около 400 мостов. Металлоконструкции для них производятся всего на нескольких предприятиях в России. Если не планировать централизованно их производство, то все сроки реализации проектов могут быть сорваны, или их придется закупать за рубежом втридорога. И это касается практически каждого крупного инфраструктурного проекта.

Между тем сейчас у отрасли транспортного строительства нет регулирующего государственного органа, который занимался бы ее стратегическим развитием или хотя бы планированием развития производительных сил. А ведь для того, чтобы подступиться к серьезной модернизации транспортной инфраструктуры в масштабах всей страны, нужно решить многие вопросы, которые не во-

дуют и не должны входить в сферу интересов частных владельцев компаний транспортного строительства.

BG: Могли бы вы очертить эти вопросы?

А. М.: Например, в России сейчас очень печальная ситуация с проектными институтами. Советское наследие сохранить не удалось, не говоря уже о создании новых мощностей, так что имеющихся ресурсов катастрофически не хватает для проектирования крупных проектов в количестве, планируемом Транспортной стратегией России. А ведь опытных проектантов невозможно подготовить за короткий срок — требуются даже не годы, а десятилетия.

Еще одна очень важная проблема, тоже связанная с кадрами, — недостаток опытных руководителей крупных проектов. За последние два десятка лет, пока профессия строителя и строительное образование были не очень популярны, отрасль лишилась целого поколения специалистов среднего и высшего звена. Сейчас есть замечательно опытное и заслуженное старшее поколение, которому, к сожалению, уже не всегда здоровье позволяет напряженно работать, и молодежь, которая еще не имеет достаточного опыта. В результате даже в крупных генподрядных организациях может быть всего три-четыре опытных управленца, каждый из которых уже сейчас разрывается между несколькими проектами. Что же будет дальше?

Подобные системные проблемы можно перечислять долго, они общеизвестны: это и недостаточные мощности промышленности строительных материалов, и нехватка строительной техники (отдельная номенклатура импортного оборудования распланирована поставщиками на годы вперед). Можно сказать, что отрасль инфраструктурного строительства сама на сегодняшний день лишена полноценной инфраструктуры и нуждается в ее выстраивании.

Самое сложное — что эти ресурсы не поддаются восстановлению и восполнению за короткий срок, необходи-

мо как минимум 5–10 лет на изменение ситуации. Вопрос принципиальный: поддерживаем ли мы собственную отрасль, или значительная часть запланированных инвестиций будет вложена в иностранных производителей и специалистов. Если мы хотим к 2030 году многое построить, начинать решать эти проблемы надо уже сейчас.

BG: Насколько в решении этих проблем мог бы помочь частный капитал?

А. М.: Никто, кроме государства, ни один самый крупный и социально ответственный бизнес не способен по-настоящему координировать целую отрасль народного хозяйства и в необходимых масштабах инвестировать в развитие фундаментальной науки, в подготовку будущих инженерных и руководящих кадров, в опережающие изыскания и проектирование. Нужно заранее планировать технологическое и кадровое обеспечение мегапроектов. И кстати, нужно еще контролировать сроки их реализации и объемы финансирования. Рыночные механизмы выровнять эти противоречия не могут, как не смогли на протяжении двух десятков лет. Рынок сравнительно быстро регулирует спрос и предложение в ритейловых направлениях, но инфраструктурные мегапроекты — это штучный товар, который требует индивидуального подхода.

Конечно, государственно-частное партнерство — перспективное направление развития отрасли, и, я надеюсь, оно сыграет свою положительную роль в реализации стратегии развития транспорта. Но тем не менее основные вложения в транспортную инфраструктуру были и останутся государственными. Бизнесмены охотно будут прокладывать, например, трассу Москва—Санкт-Петербург, потому что она в конце концов окупится. Но мало кто из них будет прокладывать железную или автомобильную дорогу в провинциальный город в той же Якутии. Конечно, за исключением тех случаев, когда у бизнеса в отдаленных точках российских регионов находятся минеральные или

углеводородные месторождения. Например, так поступила компания «Мечел», инвестируя в строительство 320-километровой железной дороги к своему угольному месторождению в Якутии. Но даже такие случаи, к сожалению, пока единичны.

BG: Как отрасль в современных условиях может эволюционировать?

А. М.: Может быть, стоит вспомнить собственную историю и использовать тот опыт, который хорошо зарекомендовал себя в советское время. С 1954 года в СССР существовало союзное Министерство транспортного строительства, и это была очень эффективная система. Этот государственный орган объединял в единый мощный комплекс научные и проектные институты, подготовку кадров, промышленность, науку, индустрию стройматериалов и разрозненные организации по строительству железных и автодорог, морских и речных сооружений, мостов, тоннелей, метрополитенов и т. д. Минтрансстрой планировал и выполнял все действия по реализации крупных инфраструктурных проектов. Затем ведомство упразднили, а входящие в него организации акционировались. Часть из них выжила и преуспевает, многих уже нет, но общая централизованная структура как единый отлаженный механизм была утрачена. Сейчас вообще нет федерального ведомства, координирующего работу по развитию не только отрасли транспортного строительства, но и в целом строительства. До недавнего времени существовал Росстрой, который также упразднили. Что мы имеем в остатке? Строительной отрасли практически никто не руководит.

Задачи сейчас поставлены по масштабу вполне сопоставимые с советской эпохой индустриализации, так что вновь необходимо соответствующее укрепление отрасли, причем не только за счет увеличения числа подрядчиков и не только в крупных мегаполисах.

BG: Вы являетесь руководителем страховой компании — почему вас волнуют эти проблемы?

А. М.: Компания «Гефест» — фактически единственная в стране страховая компания, которая полностью специализируется на страховании строительных рисков. Мы вынуждены тщательно отслеживать динамику и основные тренды строительного рынка, потому что наш бизнес напрямую зависит от этого. Кроме того, руководители и создатели компании — профессиональные строители, миттовы. Я сам больше года возглавлял экономический блок одного из крупнейших строительных холдингов — ПСК «Трансстрой» и непосредственно знаком с этой проблематикой. Конечно, страхование — только один из многих инструментов регулирования строительной отрасли. Самая высокая страховая культура не спасет отрасль, если не будет рачительного хозяина в лице государства, которое возьмет на себя ответственность за ее будущее. На мой взгляд, все это должно стать темой для широкой общественной дискуссии.

Интервью взяла АННА САМОЙЛОВА

«ЕСЛИ ПРОГРАММА РАЗВИТИЯ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ БУДЕТ УСПЕШНО РЕАЛИЗОВАНА, К 2030 ГОДУ РОССИЯ, МОЖЕТ БЫТЬ, ВПЕРВЫЕ ЗА СВОЮ ИСТОРИЮ НЕ БУДЕТ НУЖДАТЬСЯ В ДОРОГАХ»



ЛИЧНОЕ ДЕЛО

Александр Миллерман в 1987 году окончил Московский институт инженеров железнодорожного транспорта по специальности «мосты и тоннели». В 1993 году окончил аспирантуру Всесоюзного научно-исследовательского института транспортного строительства, получил ученую степень кандидата технических наук. Сфера научных интересов — исследования в области управления рисками. Работая над кандидатской диссертацией, заинтересовался страхованием — одним из наиболее эффективных инструментов управления рисками в строительной отрасли.

В 1993 году с командой единомышленников создал страховую компанию «Гефест», которая впоследствии стала одним из первопроходцев и лидеров в страховании строительных рисков.

В 2000 году окончил Академию народного хозяйства при правительстве РФ по специальности «финансы и кредит». В 2006 году защитил докторскую диссертацию по теме «Методологические и организационные основы страхования в строительном комплексе».

В качестве генерального директора принимал непосредственное участие в организации страховой защиты реконструкции МКАД, строительства Третьего транспортного кольца с комплексом Лефортовских тоннелей, Звенигородского шоссе с Серебряноборскими тоннелями и вантовым мостом «Живописный», ЦВЗ «Манеж» в Москве, Кольцевой автодороги, комплекса защитных сооружений от наводнений (дамбы) и Государственного исторического архива в Санкт-Петербурге, железнодорожной линии Беркаки—Томмот—Якутск и сотни других объектов.

Под его руководством разработана методика оценки рисков в строительстве, которая имеет серьезное научно-практическое значение как для системы транспортного строительства, так и для развития страхового дела.

В 2007–2008 годах одновременно с руководством САО «Гефест» занимал должность заместителя генерального директора ПСК «Трансстрой».

Действительный член Российской академии транспорта, член президиума Всероссийского союза страховщиков. Автор более 40 научных статей и монографий, в том числе книг «Теория и управление рисками в страховании» (2002), «Страхование строительных рисков» (2004), «Теория и практика страхования в строительстве» (2005) и др.

Отмечен ведомственными званиями «Почетный транспортный строитель» (2003) и «За заслуги в транспортном строительстве» I степени (2004). В 2007 году награжден ведомственным знаком Федерального агентства по строительству и ЖКХ «Почетный строитель России» за вклад в развитие строительной отрасли.

«У СРО НЕМАЛЫЕ ПОЛНОМОЧИЯ» С 2009 ГОДА В РОССИИ ДОЛЖНА ЗАРАБОТАТЬ СИСТЕМА САМОРЕГУЛИРУЕМЫХ ОРГАНИЗАЦИЙ (СРО) В СТРОИТЕЛЬСТВЕ. ЕСЛИ СПЕЦИАЛИСТЫ В ОБЛАСТИ ОТДЕЛОЧНЫХ РАБОТ ЗНАЧИТЕЛЬНО ОБЛЕГЧАТ СЕБЕ ЖИЗНЬ ЗА СЧЕТ ОТМЕНЫ ЛИЦЕНЗИЙ, ТО КОМПАНИИ, РАБОТАЮЩИЕ В СЕГМЕНТЕ ИНФРАСТРУКТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА, ПОПАДАЮТ ПОД ЕЩЕ БОЛЕЕ СИЛЬНЫЙ КОНТРОЛЬ. О ТОМ, ЧТО ПРИНЕСЕТ НОВОВВЕДЕНИЕ ЭТОМУ СЕГМЕНТУ РЫНКА, РАССКАЗЫВАЕТ ГЕНДИРЕКТОР РОССИЙСКОГО СОЮЗА СТРОИТЕЛЕЙ МИХАИЛ ВИКТОРОВ.



МИХАИЛ ВИКТОРОВ,
ГЕНЕРАЛЬНЫЙ ДИРЕКТОР
РОССИЙСКОГО
СОЮЗА СТРОИТЕЛЕЙ

BUSINESS GUIDE: В чем состоит особенность введения СРО в инфраструктурном строительстве?

МИХАИЛ ВИКТОРОВ: С 1 января 2009 года должна прекратиться выдача государством лицензий на изыскательскую, проектную и строительную деятельность — с этого момента нужно начать выдавать обязательные допуски на некоторые виды работ. Сейчас идут большие дискуссии насчет содержания перечня этих работ, который должен быть утвержден Минрегионом. Мы предлагали сократить его в разы. Если перечень видов работ будет утвержден в соответствии с нашей позицией, многие предприятия будут свободны от последующего контроля. Но это не касается инфраструктурного строительства. Все компании, работающие в этом сегменте, будут получать допуски.

Все виды работ, связанные со строительством дорог, портов, вокзалов, аэропортов и т. д., в этом перечне есть. Те виды работ, которые влияют на безопасность и надежность строительства, должны идти через систему СРО. Некоторые считают, что система СРО будет строже лицензирования, и такие ожидания небеспочвенны.

BG: Насколько активно создаются СРО?

М. В.: Сейчас в России создано всего около 52 СРО, а до конца года их количество может вырасти в два раза. Часто интересуются, могут ли создаваться СРО, имеющие узкую специализацию, например СРО в области жилищного строительства или транспорта. Закон этого не запрещает. Любое множество компаний, насчитывающее как минимум 100 членов и способное создать компенсационный фонд в размере как минимум 30 млн руб., может выбрать узкий перечень работ, на которые оно будет выдавать допуски. Всего в перечне будет около 150–200 типов работ, а СРО, например, может из них выбрать 30 видов, связанных с инфраструктурным строительством. Это возможно, но анализ показывает, что узкоспециализированных СРО в России будет немного. Например, сейчас СРО создают компании, специализирующиеся на ремонте железных дорог, но чисто транспортных СРО, в частности, мы не зафиксировали.

BG: Почему так происходит?

М. В.: В законе заложен ряд существенных ограничений. Во-первых, набрать как минимум 100 членов СРО не так легко. Когда указывали это число, чиновники ориентировались на то, что лицензий выдано огромное количество — свыше 240 тыс. Однако позднее выяснилось, что в большинстве регионов есть трудности с подбором реально действующих компаний. Например, норму не удается выбрать на Сахалине, Камчатке, в Саратовской, Кемеровской и Псковской областях, несмотря на то что в каждом регионе было выдано бо-

лее 1 тыс. лицензий. А подобрать 100 компаний с узкой специализацией — вдвойне сложная задача. Во-вторых, многие компании, имея узкую специализацию, не останавливаются на ней. Вступая в узкоспециализированную СРО, компания сужает свою сферу действий, поэтому большинство СРО будут брать большой перечень работ на общестроительное направление. Некоторые СРО, наоборот, будут обходить работы, связанные с инфраструктурным строительством, например, в Брянской области. В этом регионе никто не строит федеральных трасс. Это уровень крупных корпораций, имеющих штаб-квартиры в Москве и Петербурге.

BG: Существуют ли предположения, что специалисты по инфраструктурному строительству будут вступать в общестроительные СРО?

М. В.: Сейчас создается СРО «Межрегиональное объединение строителей», объединяющая некоторых лидеров инфраструктурного строительства. Ее президентом избран глава ООО «Инжтрансстрой» Ефим Басин. Эта СРО планирует выдавать допуски на множество видов работ, в том числе и на инфраструктурное строительство. В числе ее учредителей такие компании, как «Монтажспецстрой», «Коксохиммонтаж», ряд компаний, строящих инфраструктурные объекты для газо- и нефтедобывающих компаний. Например, «Газпром» тоже ведет свое инфраструктурное строительство, но пока строительные подразделения таких компаний не начали вступать в СРО. Не решили, будут они создавать свои специализированные СРО или войдут в общестроительные.

Кроме того, в ближайшее время появится четыре-пять СРО, локомотивами которых могут выступить представители госзаказа, профильные министерства: Росатом, РЖД, Минпромэнерго, Росавиакосмос, Спецстрой России. Под эгидой этих заказчиков могут быть созданы СРО на основе сложившейся номенклатуры проверенных подрядчиков. Все зависит от заказчиков, которые не могут стать членами СРО, но хотят, чтобы бюджетные деньги распределялись эффективно. И СРО могут стать таким гарантом.

BG: Каким образом СРО будет определять список работ, на которые она станет выдавать допуски?

М. В.: Есть перечень работ, влияющих на надежность и безопасность строительства, эти понятия заложены в проекте технического регламента, который до конца года должна принять Госдума. Там перечислены критерии безопасности: механическая, техническая, пожарная и т. д. Исходя из этой сетки, мы проверяем перечень всех работ. Сейчас около 400 видов работ — в списке лицензируемых, и некоторые позиции несут искусственный характер, например лицензируются малярные работы. Их надо освободить от регулирования. Другое дело фирмы, которые, например, ведут строительство трассы. При вступлении в СРО им нужно будет писать заявку, доказывать свою профессиональную состоятельность, а затем получать допуск. Поначалу круг учредителей СРО должен определиться с видом деятельности, кто они — строители, проектировщики или изыскатели. Затем учредители СРО должны решить, по каким видам работ они будут выдавать допуски.

BG: Могут ли строители выдавать допуски на возведение гидротехнических объектов? Как это ограничивается законом?

М. В.: Любая СРО может расширить сферу своей деятельности и подать соответствующее заявление в орган, который ведет реестр СРО. К заявлению надо приложить необходимые доказательства. Так, СРО должны сами установить требования для выдачи допусков, а для этого надо провести немалую работу. Кроме того, надо выработать основные критерии, по которым будут отличаться требования к кадрам и наличию материально-технической базы. Чем уже специализация, тем конкретнее требования. Например, при выдаче допуска на общестроительные работы требованием по стажу работы может быть наличие не менее 20% сотрудников со стажем работы не менее трех лет, а при строительстве космических объектов в компании должно быть 100% работников с пятилетним опытом работы. При этом будет проверяться, насколько предоставляемые доказательства соответствуют действительности. Далее, обязательство СРО отвечать за качество работ своих членов. Если это типовое блочное строительство жилья, то ставка страхования и сумма покрытия будут одни, если речь идет о транспортном строительстве — это зона других рисков. Тут тариф может быть повыше, а сумма покрытия — побольше.

BG: То есть если СРО выдает допуски на инфраструктурное строительство, то как минимум одна компания среди ее учредителей должна иметь соответствующую классификацию?

М. В.: Да, а для чего иначе брать на себя этот груз ответственности и перекладывать его к тому же на других членов? Поэтому мне кажется, что максимум четвертая часть СРО будет иметь подтип узкоспециальных работ.

BG: А может ли корпорация, имеющая разветвленную структуру дочерних компаний, например 100 единиц, создать СРО под саму себя?

М. В.: В законе есть одно ограничение, которое никак нельзя обойти: любая группа аффилированных компаний рассматривается как одно предприятие. Многие холдинги спрашивают нас, распылять им свои 30 дочерних компаний по разным СРО или вступать в одну общую. Внутри СРО каждый член, несмотря на свою аффилированность, обладает своим собственным голосом. Представитель отраслевой группы предприятий может даже войти в коллегиальный орган.

BG: Какие общеэкономические предпосылки для создания СРО в инфраструктурном строительстве вы видите?

М. В.: Последние три года строительные компании объединяются в некоммерческие партнерства, союзы и т. д., которые в том числе включают конкурирующие друг с другом компании. СРО могут создаваться на базе этих союзов. Раньше такие профессиональные объединения не имели права выдавать допуски на виды работ, а теперь ситуация изменится.

BG: За каждой строительной ассоциацией стоит тот или иной крупный игрок. СРО также будут создаваться вокруг лидеров рынка?

М. В.: В России вообще роль лидера уникальна, и строительное сообщество нуждается в лидерах, как мы нуждаемся в едином министерстве строительства, которого у нас нет. Действительно, все строительные союзы создавались вокруг лидеров отрасли — и в Москве, и в Петербурге, и в регионах. В основе такой системы, как правило, лежит сложившаяся система производственных отношений. СРО системе не меняет, а наделяет строительное сообщество регулятивной властью. Все предложения ФАС и МЭРТа были заложены в законах, регулирующих деятельность СРО.

BG: Взнос в компенсационный фонд в размере 1 млн руб. строители называют слишком большим...

М. В.: Почему-то все выхватывают верхнюю цифру. В действительности законодатель заложил вилку: либо СРО формирует компенсационный фонд из расчета 1 млн руб. с каждого члена, либо каждый участник вносит 300 тыс. руб. и принимает правила страхования ответственности. Со временем второй путь станет наиболее популярным. Многие компании, которые, например, строят магистральные трубопроводы, страхуют все добровольно. Это является нормой для бизнеса, который работает в сложных условиях, даже иногда с климатическими рисками. Например, ООО «Инжтрансстрой» страхует все. Для малых компаний это, конечно, неактуально, но любой малый или средний бизнес, пройдя определенную фазу развития, готов на большее. Система СРО и возможность страхования будут только стимулировать ее членов.

BG: Сколько активных участников инфраструктурного строительства уже создали свои СРО?

М. В.: Около трех четвертей компаний уже выступили учредителями СРО. В Петербурге многие компании, занимающиеся дорожным строительством, объединились; на юге России создана такая же организация на базе Союза строителей Кубани, в том числе в нее вошли компании, которые участвуют в строительстве сочинских инфраструктурных объектов. У тех, кто не присоединился ни к одной СРО или не выступил в роли ее учредителя, есть год на раздумья, когда лицензии еще продолжают действовать. Мы тоже не будем сидеть сложа руки и в конце года собираемся вносить поправки в закон о госзакупках в части строительных тендеров о том, чтобы приоритет в получении госзаказа отдавался компаниям, имеющим допуск СРО, потому что за ними стоит реальная ответственность, в том числе перед заказчиком.

BG: Какие механизмы защиты от ненадежных подрядчиков предусмотрены в СРО?

М. В.: Теперь коллегиальный орган СРО будет персонально разбираться с каждым подавшим заявление о вступлении. Страховщики тоже будут следить за состоянием дел, в том числе за объектами компаний, на которые они выдали полис. В законе прописаны требования к постоянному мониторингу, все эти механизмы будут друг друга подстраховывать. И самой СРО даются немалые полномочия: от вынесения предупреждения до приостановки права допуска и даже лишения допуска. Кроме того, есть компенсационный фонд.

Записал АЛЕКСЕЙ ЛОССАН

СРО ФОРМИРУЕТ КОМПЕНСАЦИОННЫЙ ФОНД ИЗ РАСЧЕТА 1 МЛН РУБ. С КАЖДОГО ЧЛЕНА, ЛИБО КАЖДЫЙ УЧАСТНИК ВНОСИТ 300 ТЫС. РУБ. И ПРИНИМАЕТ ПРАВИЛА СТРАХОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ

ЛИЧНОЕ ДЕЛО
➤ Михаил Викторov — член совета по вопросам жилищного строительства при председателе Совета федерации. Также он является членом экспертного совета по строительству и промышленности строительных материалов при Федеральной антимонопольной службе, экспертного совета по строительству, архитектуре и строительной промышленности при комитете Государственной думы по промышленности, строительству и наукоёмким технологиям. Входит в состав рабочей группы при МЭРТе по разработке методических рекомендаций по проведению аукциона при размещении заказов на выполнение работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объекта капитального строительства для государственных и муниципальных нужд и доработке номенклатуры товаров, работ, услуг для государственных нужд.

НЕСРОЧНЫЕ СТРОЙКИ

ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС РЕШИТ, КАКИЕ КОМПАНИИ ОСТАНУТСЯ НА РОССИЙСКОМ РЫНКЕ НЕДВИЖИМОСТИ. ДРУГИМ МОМЕНТОМ ИСТИНЫ ДЛЯ ДЕВЕЛОПЕРОВ ДОЛЖНЫ СТАТЬ ОТМЕНА ЛИЦЕНЗИРОВАНИЯ СТРОИТЕЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ПЕРЕХОД НА САМОРЕГУЛИРУЕМЫЕ ОРГАНИЗАЦИИ. НО ПОКА ДАЛЕКО НЕ ВСЕ ИГРОКИ РЫНКА ГОТОВЫ ОТВЕЧАТЬ ЗА СВОЮ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ. ОЛЬГА МЕЛЬНИКОВА



СОЗДАНИЕ ОБЩЕГО ДЛЯ ВСЕХ ЧЛЕНОВ СРО КОМПЕНСАЦИОННОГО ФОНДА ЗАСТАВИТ УЧАСТНИКОВ ОБЪЕДИНЕНИЯ НЕСТИ МАТЕРИАЛЬНУЮ ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА КАЧЕСТВО СВОЕЙ РАБОТЫ

ПОСЛЕДНИЕ НОВОСТИ С 1 января 2009 года строительная отрасль должна отказаться от лицензирования и начать объединяться в отраслевые саморегулируемые организации (СРО). Новая система станет эффективной в первую очередь за счет страхования гражданской ответственности и иных рисков ее участников. Однако отмену лицензирования российских строителей уже трижды переносили на более поздний срок. Возможность того, что перенесут вновь, есть и сейчас. Но на этот раз форсировать события решил Российский союз строителей, который намерен обратиться в правительство РФ с просьбой не откладывать отмену лицензирования в строительстве.

Генеральный директор союза Михаил Викторов считает, что в продлении сроков лицензирования заинтересованы не только Федеральный лицензионный центр и ряд депутатов Госдумы, но и недобросовестные банки. По его данным, в России действует 240 тыс. строительных лицензий, из которых 60–70 тыс. — у организаций, действительно производящих строительные работы, а в отношении остальных возникает много вопросов. «Мы не исключаем того, что при отмене лицензирования стро-

ительных организаций рынок покинут две трети участников, которые не заняты реальным бизнесом. И на рынке останутся ответственные игроки», — говорит Михаил Викторов.

ОДИН ЗА ВСЕ И ВСЕ ЗА ОДНОГО Одна из главных целей создания СРО в строительстве заключается в передаче строительной отрасли от государства части регуляторных функций. Причем одной из важных функций, переданных СРО, помимо выдачи допусков на работу станет обеспечение ответственности компаний — членов СРО. Для этого существует несколько инструментов. Прежде всего компенсационный фонд, в который при вступлении в СРО каждая строительная организация обязана внести 1 млн руб. Как только происходят какие-то выплаты из этого фонда, все участники вновь пополняют его до требуемой суммы.

Второй вариант — установление СРО требований к своим членам по страхованию рисков ответственности за нанесение вреда имуществу и здоровью третьих лиц. При условии соблюдения этих требований строительная организация может сэкономить и внести в компенсационный

фонд только 300 тыс. руб. В этом случае страхование становится более эффективным и экономически выгодным механизмом обеспечения ответственности.

По словам Михаила Виктора, компенсационный фонд заставит членов каждой СРО тщательно контролировать друг друга, потому что никто не захочет принять слабака, который вскоре проколется, за него придется платить, а компенсационный фонд потом нужно будет восстановить в течение месяца. «Если это произойдет, то разговор будет суровый: кто принимал такую компанию и почему? А директора СРО могут уволить. Если на чиновника никто не мог повлиять, то на руководителя коллегиального органа — легко», — уверен Михаил Викторов.

Создание общего для всех членов СРО компенсационного фонда заставит участников объединения нести материальную ответственность. К примеру, если упадет башенный кран и повредит соседнее здание и вина конкретного генподрядчика будет установлена, надо будет компенсировать ущерб, скажем, в 60 млн руб. Страховщик заплатит 30 млн, подрядчик — 15 млн, а затем суд потребует выплатить из компенсационного фонда все

ОБЪЕМ РАБОТ, ВЫПОЛНЕННЫХ ПО ВИДУ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ «СТРОИТЕЛЬСТВО»

ГОД	СТОИМОСТЬ РАБОТ (МЛРД РУБ. В ФАКТИЧЕСКИ ДЕЙСТВОВАВШИХ ЦЕНАХ)
2000	503,8
2001	703,8
2002	831
2003	1042,7
2004	1313,5
2005	1711,7
2006	2246,8
2007	3293,3
2008	4000 (ПРОГНОЗ)

остальное. Затраты нужно будет вернуть в фонд, причем необходимая для компенсации сумма делится поровну на всех членов СРО — даже на тех, кто невиновен в инциденте.

«При использовании компенсационных фондов получается, что добросовестным строителям приходится платить за недобросовестных. А страховой полис позволяет членам СРО сократить расходы, так как за меньшие деньги предлагает больший объем ответственности, чем может обеспечить компенсационный фонд», — рассказывает первый заместитель генерального директора САО «Г-фест» (выступает экспертом по вопросам организации страхования для членов СРО) Владимир Карюкин. Кроме того, компенсационный фонд не позволяет потратить на возмещение убытков больше, чем члены СРО в него вложили. А страхование может восполнить убытки на порядок большие, чем вложенные в него средства.

СТРАХ И НЕАВИСТЬ В СРО Однако в новом законе не указаны требования ни к объему страхового покрытия, ни к тарифам, ни к самим страховым компаниям. Механизм реализации этого варианта оставлен на усмотрение самой СРО. То есть закон предлагает довольно удобный для строителей вариант со страховым полисом и одновременно стимулирует игроков страхового бизнеса. Однако именно это вызвало множество обвинений в адрес страховщиков в том, что они пролоббировали поправки в Градостроительный кодекс.

«Вопрос страхования не решен. Например, ведутся такие разговоры: 300 тыс. руб. внести в компенсационный фонд, а 700 тыс. отдать страховщикам. Но в законе ничего подобного нет», — рассказывает Владимир Карюкин. «После стольких лет лицензирования понятно, что у этой отрасли появились очень сильные лоббисты», — говорит исполнительный директор «РДР-холдинга» Георгий Кузин. — Кроме того, любые реформы такого масштаба в нашей стране идут очень медленно».

Пока никто никого не торопит. В соответствии с законом выданные лицензии будут действовать до 1 января 2010 года. До этого времени будет вестись доработка законодательных документов. Непосредственно заключение договоров планируется начать, когда будет утвержден список видов работ, на которые строительным организациям необходимо будет получать допуск от СРО. Тогда станет

СТРАХОВОЙ ПОЛИС ПОЗВОЛЯЕТ ЧЛЕНАМ СРО СОКРАТИТЬ РАСХОДЫ, ТАК КАК ЗА МЕНЬШИЕ ДЕНЬГИ ПРЕДЛАГАЕТ БОЛЬШИЙ ОБЪЕМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ, ЧЕМ МОЖЕТ ОБЕСПЕЧИТЬ КОМПЕНСАЦИОННЫЙ ФОНД



СТРУКТУРА РЫНКА ИНФРАСТРУКТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА В 2008 И 2009 ГОДАХ (%)



РОССИЙСКИЕ ЗАКОНОТВОРЦЫ РЕШИЛИ ОСТАНОВИТЬСЯ НА КЛАССИЧЕСКОМ ВАРИАНТЕ ГЧП— PUBLIC-PRIVATE PARTNERSHIPS (PPP), КОТОРЫЙ ПОДРАЗУМЕВАЕТ ВЗАИМОВЫГОДНЫЙ АЛЬЯНС МЕЖДУ ГОСУДАРСТВОМ И ЧАСТНЫМ СЕКТОРОМ В РЕАЛИЗАЦИИ ПРОЕКТОВ, ТРЕБУЮЩИХ МАСШТАБНЫХ КАПИТАЛОВЛОЖЕНИЙ И УСЛУГ

ясно, каким строительным организациям необходимо вступать в СРО и страховать свои риски, каким — нет.

Кроме того, еще не определен основной орган, который будет регистрировать СРО, а значит, уже созданные СРО сейчас не до конца легитимны. Что касается параметров договора страхования ответственности для СРО, то базовая тарифная ставка по предложениям «Гефеста» будет составлять порядка 1% от страховой суммы. Размер страховой суммы (то есть максимальное страховое обеспечение) при страховании ответственности членов СРО будет находиться в прямой зависимости от двух факторов — объема работ, выполненных компанией—членом СРО за предыдущий год, и количества видов работ, на которые компания—член СРО получает допуск.

«Это логично, поскольку рост объемов работ и количества видов работ увеличивает и уровень рисков», — говорит Владимир Карюкин. — Наша задача — в качестве независимых экспертов предложить строителям варианты решения, рассказав, какой будет результат в том или ином случае. Но игроки строительной отрасли тоже не смогут диктовать страховщикам свои условия. Необходимо найти баланс интересов СРО. Потому что иначе невозможно реализовывать крупные инвестиционные проекты».

Если механизм страхования в рамках СРО заработает, то выиграют все участники рынка. Страховщики получат не только новый рынок, но и поддержку самой идеи страхования в строительстве, рост страховой культуры в строительном сообществе, возможно, увеличение спроса по другим видам страхования строительных рисков.

По данным компании «Гефест», сейчас рынок страхования гражданской ответственности строителей составляет порядка 3 млрд руб. В случае введения страхования ответ-



ДИНАМИКА РАЗВИТИЯ РЫНКА СТРАХОВАНИЯ СМР (МЛН РУБ.)

ственности членов СРО его объем увеличится до 10–20 млрд руб. Не останутся в проигрыше и строители. Страхование позволит им, во-первых, минимизировать свои убытки и сделать свои расходы более предсказуемыми. Согласно данным «Гефеста», примерно по 50% договоров страхования гражданской ответственности происходят страховые выплаты. Риски ответственности очень велики, особенно при работе в плотной городской застройке.

Общество получит строительную отрасль, материально ответственную за качество своей работы. «Во всем мире сам покупатель жилья не осматривает построенную квартиру, ее принимает страховая компания, которая берет на себя всю ответственность. У нас это тоже должно стать системой», — говорит Михаил Виктор.

ПРЕВЕНТИВНЫЕ МЕРЫ Опрошенные нами участники рынка не хотят обсуждать судьбу института СРО, но соглашались с необходимостью его введения. «По большому счету российский девелоперский бизнес в руинах,

строителям не до СРО», — говорит Георгий Кузин. — Через год-два, когда рынок начнет возрождаться, все, безусловно, вспомнят о СРО, потому что это важная и нужная реформа. Но пока это что-то из области теории».

По словам Владимира Карюкина, страхование строительных рисков непременно будет развиваться — в рамках СРО или без них, — потому что без этого невозможно реализовать крупные инвестиционные проекты. Причем в направлении страхования не только ответственности, но и строительно-монтажных рисков, строительной техники и персонала. При этом ускорить развитие рынка могут организации, возводящие объекты транспортного и инфраструктурного строительства. На долю страхования таких объектов сейчас приходится около половины сборов, и эта группа страхователей будет доминировать в ближайшие два-три года по показателю объемов уплаченных страховых взносов.

Как бы ни повышалось качество строительства, как бы ни рос профессионализм, никто не застрахован от аварий,

вызванных, например, стихийными бедствиями. А инфраструктурные проекты несут риски, соразмерные их гигантским масштабам. Например, при строительстве Лефортовского тоннеля из-за сильного ливня обрушилась часть строения. Ущерб составил более 106 млн руб. Кроме того, пришлось менять технологию прокладки тоннеля. Страховая компания покрыла затраты строительной компании (объект был застрахован). Михаил Виктор напоминает, что с 1 января 2011 года наличие у застройщика полиса страхования станет обязательным. По предварительной оценке Российского союза строителей, минимальный страховой полис может стоить порядка 26 тыс. руб. в год, а для компаний, ведущих крупное инфраструктурное строительство, — около 200–220 тыс. руб. Чем больше видов работ у компании, тем выше сумма страховки. «За два года до вступления в силу правил обязательного страхования на эту систему перейдет большинство игроков», — уверен Михаил Виктор.

По данным Российского союза строителей, крупные девелоперы активно создают саморегулируемые организации, к которым должен перейти контроль за качеством строительных работ. Их число достигает порядка 5 тыс., и они уже сформировали в России около 50 СРО. В перспективе число таких объединений может достигнуть 200. Создаются три типа СРО: объединяющие лиц, выполняющих инженерные изыскания, подготовку проектной документации (не менее 50 членов) и осуществляющих строительство (не менее 100 членов). Каждая строительная организация может состоять только в одном строительном СРО, в одном изыскательном и в одном проектном. И если она выполняет все виды этих работ, то получается, что она имеет право состоять в трех СРО одновременно. ■

КЛАССИЧЕСКИЙ ПРИМЕР

Изучив международный опыт в области государственно-частного партнерства (ГЧП), российские законодатели решили остановиться на классическом варианте — Public-Private Partnerships (PPP), который подразумевает взаимовыгодный альянс между государством и частным сектором в реализации проектов, требующих масштабных капиталовложений и услуг.

Видов ГЧП в международной практике существует достаточно много. Выбранный — концессия; по мнению специалистов ФГУ «Дороги России», это наиболее подходящий вариант для работы в российских реалиях. Подготовленная специально для реализации проектов в рамках ГЧП нормативная база позволяет сегодня осуществлять проекты в любой социально значимой сфере экономики, в том числе в области инфраструктурного строительства.

Согласно отечественному механизму реализации проектов в рамках ГЧП, концессионер осуществляет строительство и эксплуатацию в течение установленного срока, после чего объект передается государству. Аналог этого вида концессии используется и при реконструкции объектов.

Для того чтобы проект концессии был реализован, необходимо, чтобы он был выгоден всем участникам. Интерес государства в нем очевиден и базируется на создании необходимой инфраструктуры при сохранении бюджетных средств. Частному бизнесу, в свою очередь, предлагается почти не освоенный рынок масштабных и долгосрочных проектов. При этом, по наблюдениям специалистов, механизмы ГЧП позволяют создать для частного сектора отличные стимулы к быстрому завершению строительства проекта и началу его эксплуатации.

В целом, по мнению участников рынка, инфраструктурные проекты способны приносить бизнесу неплохую доходность на протяжении нескольких десятков лет. При этом риски инвесторов здесь сведены к минимуму, считают участники рынка, так как проект подразумевает гарантии со стороны государства.

На сегодняшний день крупнейшие проекты, которые будут осуществляться в рамках концессий, — это участок платной дороги Москва—Петербург, новый выход на МКАД с автотрассы М1 Москва—Минск, реконструкция аэропорта Пулково.

Участок платной дороги Москва—Петербург станет дублером наиболее загруженного отрезка федеральной трассы М10. Платная дорога будет проложена в обход населенных пунктов, в том числе города Химки. Ширина проезжей части на выезде из Москвы (до Шереметьево)

составит десять полос. Сметная стоимость данного проекта составляет 54 933 млн руб. Из них около 25 798 млн руб. (47%) — средства из инвестфонда и 29 135 млн руб. (53%) — внебюджетное финансирование.

Новый выход на МКАД с автотрассы М1 Москва—Минск продублирует загруженный участок существующей дороги и пройдет в обход населенных пунктов (в частности, города Одинцово). Ширина проезжей части — шесть полос, максимальная скорость движения — 120 км/ч. Средний срок окупаемости подобных проектов составляет 15–20 лет.

Реализация проекта позволит создать 2 тыс. новых рабочих мест, снизит количество выбросов токсичных газов в атмосферу в два-три раза. Сметная стоимость данного проекта составляет 17 257 млн руб. Из них около 10 007 млн руб. (58%) —

бюджетные средства и 7250 млн руб. (42%) — внебюджетное финансирование.

Реконструкция аэропорта Пулково является одним из первых проектов в сфере аэропортового бизнеса в России, реализуемых в рамках государственно-частного партнерства. Проект предусматривает строительство нового пассажирского терминала, а также делового центра и гостиницы. Аэропорт будет передан концессионеру в эксплуатацию на срок не менее 30 лет.

Проектом реконструкции аэропорта предусмотрено увеличение пассажиропотока до 40 млн пассажиров в год до 2039 года. Теоретическая максимальная нагрузка взлетно-посадочных полос при полной реконструкции рассчитана на 76 взлето-посадок в час.

Оценочная стоимость одного только пассажирского терминала составляет €900 млн.

ПЕРВЫЕ СРЕДИ РАВНЫХ

В ИСТОРИЮ ОДНОГО ИЗ САМЫХ КРУПНЫХ ПЕРЕСТРАХОВОЧНЫХ ОБЩЕСТВ ЕВРОПЫ ВПИСАНО НЕМАЛО УНИКАЛЬНЫХ ПРОЕКТОВ. ЗА БОЛЕЕ ЧЕМ 100 ЛЕТ РАБОТЫ НА РЫНКЕ MUNICH REINSURANCE COMPANY ПРИНИМАЛА УЧАСТИЕ В СТРАХОВАНИИ И ПЕРЕСТРАХОВАНИИ РИСКОВ СТРОИТЕЛЬСТВА СОТЕН ОБЪЕКТОВ. ПО МНЕНИЮ ДИРЕКТОРА МОСКОВСКОГО ПРЕДСТАВИТЕЛЬСТВА КОМПАНИИ ПЕТЕРА МЮЛЛЕРА, ЭТОТ РИСК БЫЛ И ОСТАЕТСЯ АБСОЛЮТНО ОПРАВДАНЫМ. НАТАЛЬЯ ЯМНИЦКАЯ

ПЬЕТ ШАМΠΑНСКОЕ «Давая страховщикам возможность принимать такие риски, мы тем самым поддерживаем технический прогресс, ведь именно при реализации совершенно новых технических решений страхователи особенно заинтересованы в страховой защите, — отмечает Петер Мюллер. — Мы видим в этом прежде всего важный элемент поставленной перед собой задачи: оказания поддержки нашим клиентам — прямым страховщикам, в том числе в реализации проектов повышенной сложности. Именно такого подхода ждут от нас как от лидера международного перестрахования в этих отраслях промышленности, и мы намерены и дальше идти в ногу с техническим прогрессом».

Еще одним преимуществом своей работы Munich Reinsurance Company (Munich Re) считает технический подход к подделкам перестрахованию рискам, который обеспечивается благодаря обширному географическому охвату компании по всему миру. И в Мюнхене, где располагается центральный аппарат компании, и во многих из 150 представительств перестраховочного общества существует многочисленный штат инженеров, специально занимающихся страхованием строительно-монтажных рисков. Они могут оказывать поддержку прямым страховщикам в экспертной оценке таких рисков, в том числе и в случаях возникновения ущерба. Основной предпосылкой для перестрахования подобных рисков является солидная финансовая база, которая позволяет обеспечивать цедентов (страховые компании, от которых перестраховщик принимает риски) значительными ресурсами с высокой степенью надежности.

РОССИЙСКАЯ КАРТА На территорию страны, растянувшуюся на 11 часовых поясов, перестраховочное общество Munich Reinsurance Company пришло в конце позапрошлого века. Первое представительство компании в мире было открыто именно в России, в Санкт-Петербурге, еще в 1887 году (следом было открыто представительство в Лондоне). После 1900 года компания приступила к перестрахованию в Российской империи строительных рисков, часть которых была связана с царской программой строительства железных дорог.

Во время первой мировой войны царь Николай II закрыл представительство, а затем в связи с национализацией российских страховых компаний в 1921 году отпала сама деловая основа для перестрахования. Однако в советский период Munich Reinsurance Company по-прежнему осуществляла перестрахование внешних рисков и интересов СССР, предложенное советской государственной страховой компанией и ее дочерними компаниями за границей.

«Таким образом, наши специалисты знакомы не только с некоторыми российскими электростанциями, построенными в развивающихся странах, но и с рядом других промышленных проектов того времени, что сейчас, безусловно, является преимуществом в конкурентной борьбе», — отмечает Петер Мюллер.

Новое представительство страхового общества было открыто в Москве в 1991 году. По мнению директора Munich Re, сегодня в России именно строительная отрасль представля-



СТРАХОВКИ ПОЗВОЛЯЮТ ДЕВЕЛОПЕРАМ РЕАЛИЗОВЫВАТЬ СОВЕРШЕННО НОВЫЕ ТЕХНИЧЕСКИЕ РЕШЕНИЯ

ет собой один из наиболее динамично развивающихся рынков инноваций, что особенно важно учитывать при управлении рисками. «Некоторым рискам, которые страхуются в РФ впервые, можно найти аналоги в мировой страховой практике. Страховые компании, естественно, передают этот опыт своим цедентам, и они могут использовать его на благо своих клиентов. Также мы оказываем активную помощь в снижении вероятности возникновения ущерба, но если он наступает, мы помогаем ограничить его последствия», — отмечает Петер Мюллер. — В этой области мы также консультируем наших цедентов. Например, совместно с рядом коллег и британской Ассоциацией тоннелестроителей мы разработали Tunnel code of practice, обобщающий опыт управления рисками при строительстве тоннелей. Данный документ был переведен на многие языки, в том числе и на русский, и этим могут воспользоваться российские партнеры компании».

БЕЗ ПЕРЕМЕН Данные Munich Re свидетельствуют о том, что строительство зданий и сооружений в России часто застраховано в малых или недостаточных объемах. В стране наблюдается значительное отставание в этом виде страхования от мировой практики — как по страховым суммам, так и по количеству реально застрахованных объектов, несмотря на то что Москва и многие крупные города в регионах изменяются вследствие активной строительной деятельности. Сюда относятся также строительство и реконструкция некоторых больших производственных сооружений и транспортной инфраструктуры — проектов, которые являются весьма значительными в международном масштабе.

«Причины этого разные: отсутствие опыта использования этого вида страхования в течение последних 70 лет, недостаток информации о поступлениях и затратах, осуществ-

УНИВЕРСАЛЬНАЯ СТРАХОВКА

Петер Мюллер, директор московского представительства Munich Reinsurance Company: — Я уже неоднократно указывал на часто возникающую путаницу в понятиях. Когда мы говорим о новом строительстве зданий, то под страхованием строительства понимаем прежде всего страхование, которое называется «от всех рисков при строительстве». В страховании

монтажных рисков мы говорим о страховании всех рисков при монтаже. Речь идет о страховании от всех рисков — это означает, что покрываются все опасности, кроме указанных в полисе в качестве исключений (например, военные действия, вторжение, ядерные риски, терроризм и другие). Такой полис защищает страхователя от опасностей, которые могут возникнуть в процессе осуществления строительной

деятельности — во время постройки здания или сооружения. Сюда относится защита от кражи, пожара, обрушения части здания и т. д. Страхователь будет, таким образом, в материальном плане защищен от непредвиденных, случайных, непредсказуемых событий, обуславливающих материальный ущерб и, таким образом, прерывающих строительную деятельность и потому увеличивающих время строительства.

«Основная идея страхования СМР заключается в том, что страхователь должен оказаться в том же положении, что и до возникновения ущерба, — поясняет Петер Мюллер. — Он защищен от внезапно возникающей потребности в расходовании дополнительных средств, которые он мог бы использовать иначе. Страхование означает также создание дополнительной материальной заинтересованности (к заинтересованности застройщика добавляется заинтересованность страховщика) в осуществлении грамотного, бесперебойного и качественного строительства. Таким образом, страховщики, со своей стороны, имеют дополнительные возможности контроля: они могут в процессе строительства проверять соблюдение определенных правил, хотя и не могут заменить собой качественное проектирование или эффективный государственный надзор за строительством».

«Я действительно наблюдаю, что многие, в том числе и крупные, строительные проекты не страхуются, что является фактором, серьезно снижающим конкурентоспособность российской финансовой системы, особенно страховщиков, а также российских строительных фирм», — отмечает он.

Вместе с тем эта проблема настойчиво требует решения. Если мы говорим о крупных строительных проектах, речь обычно идет о гигантских инвестициях. В качестве примера можно назвать проект «Башня Россия», стоимость которого оценивается в \$2 млрд. В условиях конкуренции между строительными фирмами и при осуществлении менее значительных проектов даже средний ущерб может привести к серьезным последствиям для конкурентоспособности строительной фирмы, а более значительный незастрахованный ущерб — создать угрозу самому ее существованию.

«Строительство комплексного здания или промышленного сооружения обычно представляет ограниченный по времени проект, — говорит Петер Мюллер. — Поэтому в

случае непредвиденного возникновения ущерба важно быстро компенсировать этот ущерб, чтобы не ставить под угрозу осуществление процесса в целом и избежать увеличения размеров ущерба. Это имеет большое значение, если речь идет об осуществлении инфраструктурных проектов в государственном секторе, так как такой тип страхования особенно важен для обеспечения выполнения планов».

Впрочем, это важно не только для частных строительных компаний, но и для строительных проектов государства или коммун — они тем самым гарантируют соблюдение своих бюджетов. Многие строительные проекты осуществляются сегодня с помощью привлеченных средств, в первую очередь средств национальных и международных банков, а инвесторы также хотят и должны обезопасить свои капиталовложения.

«Основная идея страхования СМР заключается в том, что страхователь должен оказаться в том же положении, что и до возникновения ущерба, — поясняет Петер Мюллер. — Он защищен от внезапно возникающей потребности в расходовании дополнительных средств, которые он мог бы использовать иначе. Страхование означает также создание дополнительной материальной заинтересованности (к заинтересованности застройщика добавляется заинтересованность страховщика) в осуществлении грамотного, бесперебойного и качественного строительства. Таким образом, страховщики, со своей стороны, имеют дополнительные возможности контроля: они могут в процессе строительства проверять соблюдение определенных правил, хотя и не могут заменить собой качественное проектирование или эффективный государственный надзор за строительством».

КРИЗИС НАМ ПОМОЖЕТ? Изменения в отношении российского бизнеса к страхованию инфраструктурных рисков происходят медленно. Ситуация изменится лишь в том случае, если страховщики станут реальными партнерами промышленности и будут возмещать убытки на основе своих полисов, а также если они научатся правильно оценивать свои финансовые возможности и брать на себя финансовую ответственность только в том объеме, в котором они могут ее нести. Однако для того, чтобы накопить страховые резервы, требуется время.

«Необходимо создать страховщикам такие условия, которые дали бы им возможность формировать резервы, — говорит Петер Мюллер. — Под этим я подразумеваю соответствующие условия налогообложения резервов и наличие надежных (по крайней мере превышающих уровень инфляции) возможностей вложения капиталов страховщиков».

Впрочем, сейчас есть надежда на то, что в условиях кризиса все участники процесса страхования СМР начнут проявлять интерес к продуктам страхового рынка в стремлении выгодно вложить свои средства и избежать дополнительных расходов.

«Финансовая надежность является велением времени, — заключает Петер Мюллер. — Этого сложно добиться без надежного перестраховщика, если речь идет о страховании крупных рисков или большого числа рисков. ■

НЕЖЕЛАНИЕ ДЕВЕЛОПЕРОВ СТРАХОВАТЬ КРУПНЫЕ СТРОИТЕЛЬНЫЕ ПРОЕКТЫ СЕРЬЕЗНО СНИЖАЕТ КОНКУРЕНТОСПОСОБНОСТЬ РОССИЙСКОЙ ФИНАНСОВОЙ СИСТЕМЫ, СТРАХОВЩИКОВ, А ТАКЖЕ РОССИЙСКИХ СТРОИТЕЛЬНЫХ ФИРМ



ДОРОГИ ПОД КОНТРОЛЕМ

ТРАНСПОРТНАЯ СТРАТЕГИЯ РОССИИ ДО 2030 ГОДА ПРЕДУСМАТРИВАЕТ ОГРОМНЫЕ ОБЪЕМЫ СТРОИТЕЛЬСТВА НОВОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ. НО ОНА НЕ МОЖЕТ БЫТЬ ОСУЩЕСТВЛЕНА БЕЗ ГОСУДАРСТВЕННОГО ПРОТЕКЦИОНИЗМА, КОТОРЫЙ ОСТРО НЕОБХОДИМ ОТЕЧЕСТВЕННЫМ СТРОИТЕЛЬНЫМ КОМПАНИЯМ.

ТАТЬЯНА КОМАРОВА

СТРАТЕГИЧЕСКИЕ ПЛАНЫ Реализация Транспортной стратегии России до 2030 года, принятой правительством РФ, связана с необходимостью выполнения огромных объемов транспортного строительства и эффективного освоения выделенных финансовых средств.

«Чтобы оценить их масштабность, достаточно назвать один объемный показатель: до 2030 года построить 20 тыс. км новых железных дорог, или примерно 1 тыс. км в год, в основном в районах со сложными инженерно-геологическими и климатическими условиями. Но кто построит магистрали? Сейчас у нас строится от силы 50–60 км железных дорог, — говорит доктор технических наук, профессор Московского государственного университета путей сообщения Святослав Луцкий. — Наибольшее беспокойство вызывает то, что последние 20 лет объемы нового железнодорожного строительства чрезвычайно малы, многолетний инвестиционно-строительный цикл по строящимся дорогам, как правило, имеет длительные перерывы. К ним относятся новые линии Обская—Бованенково на Ямале и Томмот—Якутск. Построенная часть этих дорог требует консервации, затраты на нее сопоставимы с новым строительством».

Почему же сложилась такая ситуация? Во-первых, не хватает строительных мощностей для создания новых железнодорожных магистралей. По ряду причин уменьшается производственный потенциал организаций строительства путей сообщения, в первую очередь железных дорог.

Во-вторых, наблюдается острый дефицит квалифицированных профессиональных кадров для транспортного строительства и базы для их целевой подготовки. Не хватает и опытных инженерных кадров — проектировщиков, организаторов-технологов. У подрядчиков-потребителей нет заинтересованности в том, чтобы участвовать в подготовке таких специалистов, а она должна быть многолетней.

В-третьих, отсутствует комплексный подход к промышленному и транспортному развитию регионов: дороги строятся, но не используются по назначению из-за тяжелой ситуации, в которой находятся предприятия. «Например, не эксплуатируется подъездной путь Чара—Чина, построенный в сложнейших, не имеющих аналогов инженерных условиях к комбинату полиметаллических руд в зоне БАМа; на несколько лет была законсервирована постройка дороги к Эльгинскому угольному месторождению, в 2008 году ее строительство возобновилось», — рассказывает Святослав Луцкий.

Кроме того, нет мотивации для инвестиций в многолетние проекты. Даже мощные бизнес-структуры ориентированы на быстрый и прикладной эффект, а не на решение проблем фундаментальной науки и подготовку кадров для транспортных строек. Не помогут здесь и иностранные компании, с которыми сейчас государство пытается сотрудничать в сфере строительства дорог. «Иностранцы проявляют осторожность в отношении концессий, поскольку отдачи придется ждать долго, но могут пойти туда, если будут обеспечены финансовые и экономические гарантии», — полагает Святослав Луцкий.

ВОЗМОЖНЫЕ РЕШЕНИЯ В таких условиях транспортное строительство страны не может нормально развиваться. Эксперты полагают, что для реализации новой Транспортной стратегии страны необходим организованный

ПО МНЕНИЮ ЭКСПЕРТОВ, ДЛЯ РЕАЛИЗАЦИИ НОВОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СТРАТЕГИИ СТРАНЫ НЕОБХОДИМ ОРГАНИЗОВАННЫЙ СТРОИТЕЛЬНЫЙ ПОТЕНЦИАЛ: ГОСУДАРСТВО ДОЛЖНО ВЗЯТЬ РАЗВИТИЕ ОТРАСЛИ ПОД СВОЙ КОНТРОЛЬ



ОПЫТА МОДЕРНИЗАЦИИ ДОРОГ, ОСОБЕННО ВЫСОКОСКОРСТНЫХ МАГИСТРАЛЕЙ, У ЗАПАДНЫХ КОМПАНИЙ БОЛЬШЕ. НО В СФЕРЕ НОВОГО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА ОНИ НЕ МОГУТ КОНКУРИРОВАТЬ С РОССИЙСКИМИ

строительный потенциал: государство должно взять развитие отрасли под свой контроль для эффективной реализации крупных сетевых проектов.

Многолетние проекты строительства магистралей должны стать национальными и получить государственную поддержку. Такой подход позволит решить перспективные задачи кадрового, научного, проектного и ресурсного обеспечения строительства дорог. Очевидна и обратная связь: строительное производство всегда было катализатором развития и потребителем продукции многих других производственных отраслей.

Пример тому — история транспортного строительства в СССР. Создание в 1954 году этой отрасли позволило объединить в мощный комплекс научные и проектные институты, промышленность и организации, занимавшиеся строительством железных дорог и автодорог, морских и речных сооружений, мостов, тоннелей и метрополитенов; электрификацией; сигнализацией, централизацией, блокировкой (СЦБ) и связью, а также механизацией строительства, производством стройматериалов, проектно-изыскательскими работами.

С принятием новой Транспортной стратегии история повторяется: поставлена сопоставимая по масштабам задача обеспечить опережающее развитие транспортной системы страны в новых экономических районах. Поэтому опять возникла необходимость комплексного укрепления транспортного строительства, причем не путем увеличения числа генподрядчиков (для распределения финансов их достаточно) и не только в мегаполисах. Дороги могут быть коммерческими, но они все равно входят в единую транспортную систему страны и на всех стадиях инвестиционного цикла, особенно в период строительства, должны быть под контролем государства. Кроме того, чтобы работа шла нормально, необходимо организовать материальное обеспечение строи-

ИСТОРИЯ ПРОТЕКЦИОНИЗМА

Жизнеспособность государственного протекционизма в отношении транспортного строительства подтверждается историческим опытом. Для строительства первой в Европе железной дороги Лейпциг—Дрезден немецкий экономист Фридрих Лист ввел государственный протекционизм и акционирование. Впоследствии Лист был признан ведущим

теоретиком протекционистского направления в экономической науке и фактическим основателем так называемой немецкой исторической школы в политэкономии. Постройка железной дороги Санкт-Петербург—Москва находилась под контролем государя, премьер-министр Сергей Витте в этом вопросе считал себя последователем Фридриха Листа. Привлечение рабочих на Транссиб бы-

ло связано с земельной реформой; а строительство Байкало-Амурской магистрали велось под контролем руководства страны, действовал штаб стройки. В течение десяти лет было организовано ее всестороннее материальное и социальное обеспечение. На опыте крупнейших уникальных объектов, в первую очередь БАМа, транспортной сети Западной Сибири, была отработана мощная структура — объединение

транспортных узлов путем создания и налаживания координированной деятельности технопарков на Урале, в Сибири и на Дальнем Востоке. Здесь без государственного участия не обойтись.

Структура управления транспортным строительством, по мнению участников рынка, должна базироваться на сети индустриальных (производственных, научных и проектных) центров на будущих магистралях и консорциумов по их строительству. Центры должны обслуживать стройки всех видов транспорта в регионе, что даст агломерационный эффект. Это дело государства — даже очень крупный частник не будет создавать технопарки.

Кроме того, необходимо организовать государственно-частное партнерство (ГЧП) в структуре строительных мегапроектов, конкретизировав с этой целью закон о саморегулируемых организациях (многолетний инвестиционный цикл предусматривает взаимосвязь финансовых, страховых, научных, проектных, производственных подразделений — межколонн, мостоотрядов, тоннельных отрядов, путевых колонн, спецуправлений и др.).

Предпосылки для ГЧП в строительной сфере есть и сейчас: принят закон о концессиях, ведется сотрудничество с фирмами Китая, Австрии, Франции. Не самым масштабным, но самым свежим примером является совместная реализация проекта строительства гоночной трассы в Волоколамском районе Московской области для проведения соревнований «Формулы-3» в России компаниями «Трансстрой» и Strabag. Иностранцы заинтересованы также в участии в проектах, сравнительно быстро реализуемых и коммерчески выгодных, например, реконструкции аэропортов. «С некоторого времени Россия является для нас одним из приоритетных рынков. Недавно мы завершили проект в Шереметьево. СП SVO-Changi участвовало в управлении терминалом С после запуска его в эксплуатацию,

привлечении авиакомпаний и повышении стандартов обслуживания пассажиров. Сейчас мы участвуем в тендере по реконструкции и эксплуатации аэропорта Пулково», — говорит региональный вице-президент Changi Airports International Артур Лим. А для более серьезного и длительного сотрудничества инвесторам нужны постоянные гарантии.

Наконец, необходимо выработать комплекс мер в сфере социальной политики, общественного контроля и имиджа каждой новой магистрали. Привлечь трудовые ресурсы с организацией их быта на северных объектах, имеющих большую протяженность. «Это чрезвычайно важно для развития страны, поскольку новые строительные поселки становятся прообразами будущих российских городов на не освоенной сейчас территории. Нужно заселять неосвоенные территории, ведь дороги там создаются для будущего, — уверен Святослав Луцкий, — для эффективной реализации сетевых мегапроектов».

ИНОСТРАННЫЕ СИЛЫ Для реализации Транспортной стратегии имеет смысл привлечь иностранные компании, которые желают участвовать в развитии российской транспортной инфраструктуры. Однако следует учитывать то, что российские и западные строительные компании — это две совсем разные системы. В Европе не планируют строить столько дорог, сколько предполагается построить в России, но там их очень активно модернизируют.

Опыта модернизации дорог, особенно высокоскоростных магистралей, у западных компаний больше, но в сфере нового железнодорожного строительства они не могут конкурировать с российскими. В России строительство дорог — это еще и освоение региона с экстремальными условиями производства и проживания.

У западных компаний стоит перенять опыт в сфере модернизации, электрификации, организации высокоскоростного движения. При этом использовать силы иностранных компаний целесообразнее в европейской части России. Что касается восточной части страны, где протяженность объектов больше и стоимость выше, то там необходимо прежде всего создавать свои строительные ресурсы.

В российских компаниях также полагают, что законодательно ограничивать присутствие на рынке западных компаний не имеет смысла. «Российское законодательство не дает иностранным компаниям никаких преимуществ — российские и иностранные участники рынка обладают равными правами и обязанностями», — говорит директор департамента концессий, государственно-частного партнерства и международных проектов ООО «Проектно-строительная компания „Трансстрой“» Рауф Яббаров.

А в международной практике, в том числе и в Западной Европе, есть примеры того, что местные администрации неформально закрывают рынки для иностранных строительных компаний, чтобы со временем местные фирмы смогли на равных конкурировать с иностранцами. Существуют и технологии, которые позволяют обеспечить некоторую защиту своих подрядных рынков. Такая практика — проявление экономического национализма, подобным образом действуют многие страны, которые в других случаях ратуют за открытость рынков. Необходимо отметить, что российский строительный рынок во всех отношениях один из самых либеральных. ■



ОТ МОСКВЫ ДО ЛЕНИНГРАДА

ТОЧНАЯ СТАТИСТИКА ПО НЕСЧАСТНЫМ СЛУЧАЯМ, ОБРУШЕНИЯМ, АВАРИЯМ И ПРОЧИМ УЩЕРБАМ ПРИ СТРОИТЕЛЬСТВЕ ДОРОГ В РОССИИ НЕ АФИШИРУЕТСЯ. УЧАСТНИКИ РЫНКА ОБЪЯСНЯЮТ ПРИЧИНЫ СВОЕГО МОЛЧАНИЯ ТАК: У НАС ПРАКТИКА СТРАХОВАНИЯ РИСКОВ ПРИ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ РАБОТАХ ЕЩЕ НЕДОСТАТОЧНО РАЗВИТА. ХОТЯ ДЕЛАТЬ ЭТО НЕОБХОДИМО — СТРОИТЕЛЬСТВО НА ТЕРРИТОРИИ КРУПНОГО ГОРОДА СОПРЯЖЕНО С ОПРЕДЕЛЕННЫМИ ОПАСНОСТЯМИ КАК ДЛЯ ЗДОРОВЬЯ ГРАЖДАН, ТАК И ДЛЯ ЦЕЛОСТНОСТИ ГОРОДСКОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.

АННА САМОЙЛОВА

ПЕРЕСТРАХОВАТЬСЯ Опасности, или, как их называют участники страхового и строительного рынков, риски, возрастают в геометрической прогрессии, если грандиозную стройку начинают в столичном мегаполисе. Из-за уплотненной городской застройки и густонаселенности количество несчастных случаев увеличивается. А последствия бывают довольно тяжелыми. В отличие от своих коллег из стран Западной Европы и США российские участники строительного рынка начали активно страховать объекты от возможных неприятностей совсем недавно.

По данным агентства «Эксперт РА», доля рынка строительно-монтажных рисков в прошлом году оценивается в 8–10 млрд руб. Это на 25–30% выше показателей за аналогичный период прошлого года. Большой динамики в этом секторе рынка не наблюдается. Страховать строительные риски принято у крупных компаний, которые дорожат своей репутацией, временем, средствами, отмечают эксперты.

Флагманом в страховании строительно-монтажных объектов на страховом и строительном рынках считается страховое общество «Гефест». Генеральный директор САО «Гефест» Александр Миллерман на собственном опыте убедился, что невозможно полностью предотвратить аварии, способные помешать строительному процессу, но вполне возможно свести к минимуму риски, со строительством связанные. Для этого в «Гефесте» разработали ряд способов управления рисками.

По словам Александра Миллермана, каждый строительный объект в черте города индивидуален. И для того чтобы защитить его от малоприятных обстоятельств, в первую очередь необходимо рассчитать перечень возможных рисков и оценить возможный ущерб в результате каждого из них, а затем разработать план мероприятий по их снижению. «В этом режиме на сложных и уникальных объектах с большим количеством взаимосвязанных факторов, влияющих на производственную ситуацию, подрядчик может объективно и уверенно принимать сложные технические решения, имея страховую поддержку», — считает Александр Миллерман.

ОТ МКАД ДО ТРЕТЬЕГО КОЛЬЦА Эксперты считают, что страховать риски при строительно-монтажных работах участники российского строительного рынка стали в 1995 году, когда город начал реконструкцию Московской кольцевой автодороги (МКАД). Предполагалось, что бесветочная МКАД протяженностью 110 км и шириной десять полос (по пять в каждую сторону) должна будет облегчить транзит и перераспределение потоков на выезде из столицы и при въезде в нее.

Участниками проекта реконструкции кольцевой автодороги были правительство Москвы (заказчик), корпорация «Трансстрой» (подрядчик) и несколько сотен субподрядчиков — строительных организаций. Тогда впервые в практике инфраструктурного строительства участником проекта была заявлена страховая организация — САО «Гефест».

«С ОТКРЫТИЕМ ЛЕНИНГРАДСКОГО ШОССЕ МЫ РАЗГРУЗИМ ДРУГИЕ ГОРОДСКИЕ ТРАССЫ»

Начальник отдела организации дорожного движения Центра исследования транспортной инфраструктуры Александр Кулаков не верит, что пробки на Ленинградском шоссе исчезнут даже после реконструкции трассы.

BUSINESS GUIDE: Александр Вячеславович, ваша фирма разрабатывает планы организации движения по заказу правительства Москвы. Каковы основные проблемы транспортного движения сегодня? **АЛЕКСАНДР КУЛАКОВ:** Задачу с пробками невозможно решить без комплексного инфраструктурного строительства. В Москве несколько ключевых транспортных проблем. Первая — увеличение числа



РЕКОНСТРУКЦИЯ ЛЕНИНГРАДСКОГО ШОССЕ — САМАЯ КРУПНОМАСШТАБНАЯ СТОЛИЧНАЯ СТРОЙКА ЗА ПОСЛЕДНЕЕ ДЕСЯТИЛИТИЕ

«Для нашей организации это была новая работа. Ведь мы должны были не просто застраховать проект — мы должны были искать эффективные методы работы, в том числе по управлению рисками. Осложнялось все тем, что в России не было сложившейся практики страхования. Нам пришлось до всего доходить самостоятельно», — говорит Александр Миллерман. — Но наша компания очень взвешенно подошла к решению вопроса. Мы заключили более 40 договоров страхования строительно-монтажных работ с подрядчиками проекта на сумму \$300 млн».

Спустя почти 15 лет после реконструкции этой дороги глава САО «Гефест» констатирует: в ходе реконструкции МКАД компании удалось практически с нуля создать основы комплексного страхования строительных рисков и найти собственные решения и технологии. Например, САО «Гефест» первым предложило начинать строительные работы с преддоговорной экспертизы рисков и страхования ответственности строителей перед гражданами лицами. Компании удалось собрать данные по оценке рисков, что позволило в дальнейшем совершенствовать тарифную политику. «Мы ввели в практику страхование рисков при строительстве дорог, что стало хорошим тоном у заказчиков и застройщиков», — рассказывает Александр Миллерман.

Опыт на МКАД пригодился в дальнейшем при строительстве Третьего транспортного кольца не только самому «Гефесту», но и другим участникам проекта. Работы над этой дорогой протяженностью 35 км начались в 1998 году. Здесь

автомобилей. Сейчас на 1000 москвичей приходится 350 машин, еще семь лет назад приходилось 100. Нынешние дороги строились несколько десятилетий назад, и проектировщики тех лет не могли предположить, сколько в наши дни будет машин в Москве. При этом не развивается система городского общественного транспорта, что является второй проблемой. Практически нет легкого метро, нет скоростных поездов. Наконец, оставляет желать лучшего инфраструктура дорожного строительства: городу не хватает широкополосных автомагистралей, развязок, мостов. Люди пробираются из одного городского пункта в другой через один более или менее широкий путепровод. Все в комплексе образует пробки. И решать эти проблемы по очереди невозможно. **BG:** Какие городские трассы нуждаются в реконструкции?

при наступлении страхового случая, когда на тоннельно-эстакадном участке Третьего транспортного кольца в районе Лефортово в июле 2003 года из-за продолжительных ливней произошло частичное разрушение крепления, страхователь — компания «Гефест» — выплатила крупнейшую в истории отечественного страхования сумму — 106 млн руб. Это был показательный страховой случай, стопроцентно доказывающий полезность страхования рисков.

ИЗВИЛИСТАЯ ЛЕНИНГРАДКА В конце мая 2007 года столичная мэрия приняла постановление №390-ПП о планах автодорожного и дорожно-мостового строительства на ближайшие два года в Москве. Согласно тексту постановления, чиновники выделили на строительство Звенигородского проспекта, реконструкцию Ленинградского шоссе и Четвертого транспортного кольца 67 млрд руб.

Самые грандиозные планы реконструкции касались федеральной трассы — Ленинградского шоссе. Ведь это одна из самых оживленных современных магистралей столицы, соединяющая центр города с международным аэропортом Шереметьево и далее со второй столицей — Санкт-Петербургом.

Согласно проекту правительства Москвы по развитию транспортной инфраструктуры, Ленинградское шоссе планируется расширить до восьми полос в каждую сторону, а движение по Тверской улице сделать бесветофорным за счет строительства на Ленинградке развязок и тоннелей.

А. К.: Практически все. Однако дело даже не в этом. Путем модернизации транспортных путей мы не решим проблему пробок. В Москве слишком много автомобилей. **BG:** Реконструкция дорог Москве вообще не нужна? **А. К.:** Мне кажется, что строить дороги в Москве необходимо. Ярким примером может быть Ленинградское шоссе. На нем есть тоннели, проходящие под линиями метро. В целом проект

Уникальный по сложности комплекс инженерных сооружений планируется в районе метро «Сокол». Согласно плану московских властей, вначале поток автомобилей из центра должен уходить на эстакаду, одна ветка которой будет направлена на Волоколамское, другая — на Ленинградское шоссе. С Ленинградки в центр машины будут уходить по старому тоннелю (планируется, что он будет односторонним), а с Волоколамки — по эстакаде. При этом на перекрестке с улицами Алабяна и Балтийской запроектировано круговое движение. Также предполагается, что часть потока автомобилей, идущих из центра, не доезжая до метро «Сокол», поедут налево через Ходынское поле, а оттуда смогут попасть в район улицы Алабяна.

Это самая крупномасштабная столичная стройка за последнее десятилетие. Власти Москвы решили максимально обезопасить жителей районов, рядом с которыми пройдет будущая трасса. Именно поэтому строительство и реконструкция Ленинградки предосторожно застрахованы от возможных форс-мажорных обстоятельств.

Договоры страхования строительно-монтажных работ по сооружению транспортной развязки на пересечении Ленинградского проспекта с улицей Серегина с учетом строительства в этом районе автодороги на Ходынском поле до 2010 года заключило страховое акционерное общество «Гефест». На этот раз количество рисков, застрахованных в компании «Гефест», увеличилось. Дело в том, что строительство ведется в исторической и населенной части столицы.

Например, застраховано не только строительство конструкций тоннеля под Ленинградским проспектом с его рамповым участком, но и само проведение дорожных работ. Застраховано сооружение шумозащитных окон, пешеходных переходов и мостов и даже благоустройство и озеленение территории. Безусловно, к реализации проекта приступили только после оформления договора страхования гражданской ответственности застройщиков перед третьими лицами. В итоге общая сумма страховой ответственности САО «Гефест» по договорам страхования на данном объекте превышает 27 млрд руб.

По мнению экспертов, опрошенных **BG**, интерес к страхованию строительно-монтажных рисков в будущем будет только расти. Связано это с тем, что российские компании проигрывают тендеры своим зарубежным коллегам. Кроме того, катализатором спроса на страхование строительных рисков эксперты называют и банки, и инвесторов.

«Банкиры стремятся свести к минимуму свои финансовые риски», — поясняет исполнительный вице-президент группы «Ренессанс-Страхование» Наталья Карпова. По ее словам, растущий интерес строителей к страхованию в последние годы был обеспечен, с одной стороны, увеличением масштабов строительства и финансовых возможностей организаций, а с другой — возросшими в результате рисками, которые стало страшно брать на себя. По итогам прошлого года объем премий по страхованию строительно-монтажных рисков приближался к 12 млрд руб. ■

женную Дмитровку, например, и прилегающие к ним дороги. И пробки на этом шоссе будут в часы пик, как и раньше, только машин будет больше. Безусловно, с открытием Ленинградского шоссе мы разгрузим другие городские трассы.

BG: В чем, по-вашему, заключаются риски, сопутствующие реконструкции Ленинградского шоссе?

А. К.: Вся трасса состоит из беспрецедентно сложных кон-

струкций. Например, тоннель от улицы Алабяна на Балтийскую улицу проходит под линией метро. Надеюсь, что это решение оправдывает себя и в будущем этот опыт пригодится для строительства новых, современных трасс.

Записала АННА ГЕРОЕВА

НАЗАД В БУДУЩЕЕ

СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЭЛЬГА—ВЕРХНИЙ УЛАК НАЧАЛОСЬ 22 ИЮНЯ 2008 ГОДА. СОБЫТИЕ БЫЛО ОТМЕЧЕНО В ЛУЧШИХ СОВЕТСКИХ ТРАДИЦИЯХ: САМОДЕЯТЕЛЬНЫЕ КОЛЛЕКТИВЫ, ПРИВЕЗЕННЫЕ В ЭТОТ УГОЛОК ТАЙГИ СО ВСЕЙ ЯКУТИИ, ВСЯЧЕСКИ ПРОСЛАВЛЯЛИ ТРАНСПОРТНЫХ СТРОИТЕЛЕЙ И ИНВЕСТОРОВ ПРОЕКТА — СТАЛЬНУЮ ГРУППУ «МЕЧЕЛ». НОВАЯ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ВЕТКА ПРОТЯЖЕННОСТЬЮ 315 КМ СТРОИТСЯ НА ЧАСТНЫЕ ДЕНЬГИ. ПЕТР ЯКЛАШКИН

БИЗНЕС БЕЗ КОНКУРЕНТОВ «Впервые частный бизнес реализует проект такого масштаба», — отмечает владелец «Мечела» Игорь Зюзин. В октябре 2007 года группа приобрела за \$2,32 млрд у Республики Якутия контрольные пакеты акций компаний «Якутуголь» и «Эльгауголь». На сегодня Эльгинское месторождение — наиболее перспективный объект для открытой разработки. Запасы — 2,2 млрд т. Его площадь составляет 246 кв. км. Расположено месторождение на юго-востоке Якутии, в 415 км к востоку от города Нерюнгри.

По мнению старшего аналитика Банка Москвы Дмитрия Скворцова, «Мечел» изрядно выиграл на покупке угольных активов, стоимость которых оценивается не меньше чем в \$5 млрд. Правда, чтобы вывозить уголь с Эльгинского месторождения, компании придется вложить значительную сумму в строительство железной дороги.

Линия, соединяющая Эльгу с Байкало-Амурской магистралью в районе станции Верхний Улак, длиной 315 км была спроектирована еще в советское время. Однако положено было только 60 км, после чего строительство линии остановилось в связи с развалом Советского Союза.

По оценкам самого «Мечела», общий объем инвестиций в строительство линии Эльга—Верхний Улак не превысит \$1,3 млрд. То есть каждый метр «железки» будет стоить больше \$4 тыс. Однако стоит учесть, что основные затраты — это не укладка железнодорожного полотна, а инженерные сооружения. На железной дороге «Мечела» их запроектировано 420, в том числе 194 моста. Окончание работ намечено на 2012 год.

Дмитрий Скворцов уверен, что в «Мечеле» «скромничают»: прокладка трассы выйдет на более ощутимую сумму, не меньше \$2–3 млрд. «По приблизительным расчетам, строительство в Якутии обойдется на 50–60% дороже аналогичного в Московском регионе», — считает начальник оперативного отдела компании «Ремпуть» Георгий Эпов. — На себестоимости строительства скажутся такие факторы, как удаленность объекта от крупных промышленных центров, климат — там же вечная мерзлота».

Несмотря на вечную мерзлоту и удаленность от крупных промышленных центров, подрядчика «Мечел» искал недолго. Уже в конце осени группа провела закрытый тендер. «Нас вызывали, беседовали о ценах, наших возможностях. Кого еще рассматривали в качестве подрядчика, я не знаю», — рассказывает генеральный директор инженерной корпорации «Трансстрой» Иван Кузнецов. — Но мы все сделали, чтобы выиграть этот тендер».

Глава инженерной корпорации «Трансстрой» явно скромничает: конкурентов у компании в России немного. Помимо «Трансстрой» на железнодорожном строительстве специализируется порядка пяти подрядных организаций. Однако, как правило, они занимаются ремонтом существующих дорог или прокладкой небольших участков — в несколько десятков километров.

В самой компании главными конкурентами считают РЖД и «Мостотрест». Правда, пока железнодорожный

ЗА ПОЛГОДА РЕКОНСТРУИРОВАЛИ 60 КМ ЛИНИИ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ, ОСТАВШИЕСЯ С СОВЕТСКИХ ВРЕМЕН. КРОМЕ ТОГО, ВОССТАНОВЛЕНО 80 КМ АВТОМОБИЛЬНОЙ ТРАССЫ, ПОСТРОЕННОЙ В НАЧАЛЕ 2000-Х ГОДОВ, А СЕЙЧАС ЗАВЕРШАЕТСЯ СТРОИТЕЛЬСТВО 27 АВТОМОБИЛЬНЫХ МОСТОВ



ИТАР-ТАСС

ЭЛЬГИНСКОЕ МЕСТОРОЖДЕНИЕ. ИМЕННО СЮДА ТЯНУТ ВЕТКУ ЧАСТНОЙ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ

монополист предлагает себя в качестве строителя в основном за пределами России. Весной этого года РЖД выиграла тендер на строительство железных дорог в Ливии, а в ближайшем будущем, по словам вице-президента РЖД Олега Тони, компания планирует принять участие в аукционах на строительство железных дорог в Северной Корее, Венесуэле, Болгарии, Иордании и Бахрейне. В России же деятельность РЖД ограничивается в основном перевозками.

«Мостотрест», как рассказал заместитель генерального директора инженерной корпорации «Трансстрой» Александр Дудников, не занимается укладкой железнодорожного полотна, а специализируется на строительстве мостов и других сложных инженерных сооружений и в ближайшее время «ассортимент услуг» расширять не собирается. Неудивительно, что подряд на железную дорогу «Мечела» достался «Трансстрою».

ПЕРВЫЙ ЭТАП С ноября 2007 по июнь 2008 года инженерная корпорация «Трансстрой» реконструировала 60 км линии, оставшиеся с советских времен. Кроме того, восстановлено 80 км автомобильной трассы,

«ОЧЕНЬ ВАЖНЫЙ ПРОЕКТ КАК ДЛЯ НАШЕЙ КОМПАНИИ, ТАК И ДЛЯ ДАЛЬНОГО ВОСТОКА»

О реализации проекта строительства железной дороги Эльга—Верхний Улак рассказывает генеральный директор ОАО «Мечел-Майнинг» Игорь Хафизов.

— Строительство дороги Эльга—Верхний Улак, которое входит в лицензионное соглашение



ЮРИЙ МАЛЬЦЕВ

сы, построенной в начале 2000-х годов, а сейчас завершается строительство 27 автомобильных мостов.

В строительстве задействовано около 800 единиц дорожно-строительной техники и более 1,5 тыс. человек. В связи с наращиванием темпов работ численность работников в ближайшее время будет увеличиваться. Перепад температуры за сутки здесь может составить 30–40 градусов — то зной, то холод; кроме того, это зона вечной мерзлоты, строить здесь по традиционным технологиям невозможно.

Дирекцией по разработке Эльгинского месторождения ведется также проектирование промышленной зоны и вахтового поселка из каркасных домов на 3 тыс. человек. В планах на этот год — укладка железной дороги на участке с 60-го по 120-й км, на что «Мечелом» выделено 12 млрд руб. «На разработку других участков будет проводиться новый конкурс. Посмотрим, кто победит», — скромничает Иван Кузнецов. Однако тут же замечает, что в активе его компании не только опыт, но и хорошие взаимоотношения с подрядчиками. К строительству трассы Эльга—Верхний Улак привлечены такие компании, как «БАМстроймеханизация», «Взрывпром», «Мостострой-10».

Тем более что позиция генподрядчика по транспортному строительству за последние полгода на рынке серьезно усилилась: осенью 2007 года 50% холдинга «ПСК «Трансстрой»», куда входит инженерная корпорация «Транс-

строй», было приобретено алюминиевым королем России Олегом Дерипаской, а совсем недавно завершена сделка по приобретению им и второй половины компании.

Решение Олега Дерипаски вложить средства в холдинг объяснить несложно. С начала прошлого года правительство заговорило об увеличении финансирования железных дорог. Первым сумму необходимых инвестиций в отрасль назвал глава ОАО РЖД Владимир Якунин на совещании под руководством Владимира Путина. По его оценке, в железные дороги необходимо инвестировать до 2030 года 10 трлн руб. В августе 2007 года Минтранс назвал сумму, которую предполагается вложить в отрасль до 2030 года, — она составила 13 трлн руб. В частности, из федерального бюджета будет выделено 2,7 трлн руб. (около 123 млрд в год). Для сравнения, в прошлом году по всем федеральным целевым программам на модернизацию железнодорожной инфраструктуры правительство выделило всего 1,7 млрд руб. То есть только государственные вложения в отрасль вырастут более чем в 70 раз.

К 2030 году планируется проложить 20 тыс. км новых железнодорожных линий и 7,5 тыс. км электрифицировать. На строительство новых дорог будет направлено порядка 4,2 трлн руб., что составляет около 40% от запланированных вложений. Основное финансирование строительства — 2,4 трлн руб. — ляжет на федеральный бюджет. ■

Становить 60-километровый участок железной дороги, который строился в советское время, а также проложить порядка 30–60 км новых путей. Первый пусковой комплекс пропускной способностью 5 млн т в год, как и планировалось, будет запущен в конце сентября 2010 года, а вторая очередь строительства, которая позволит увеличить пропускную способность до 15 млн т, откроется к 2012 году.



МЕДВЕЖИЙ УГЛЬ

ПРОМЫШЛЕННОМУ ОСВОЕНИЮ ЯКУТИИ ДО СИХ ПОР ПРЕПЯТСТВУЕТ ОТСУТСТВИЕ КРУГЛОГОДИЧНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМЫ. СТРОИТЕЛЬСТВО ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ВЕТКИ БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК ПОЗВОЛИТ РЕШИТЬ ЭТУ ПРОБЛЕМУ. ЖЕЛЕЗНАЯ ДОРОГА, НА СТРОИТЕЛЬСТВО КОТОРОЙ НАПРАВЛЕНО 49 МЛРД РУБ., СОЕДИНИТ СТОЛИЦУ ЯКУТИИ С ЕДИНОЙ ТРАНСПОРТНОЙ СИСТЕМОЙ РОССИИ К 2013 ГОДУ.

ОЛЬГА ХВОСТУНОВА

ВЯЛОТЕКУЩИЙ ДОЛГОСТРОЙ По природным запасам Республика Саха (Якутия) является одним из богатейших регионов России. Так, в Южной Якутии сосредоточены значительные запасы нефти, природного газа, угля, апатитов, железных, урановых и других руд. Однако освоению этих ресурсов до сих пор препятствует отсутствие базовой инфраструктуры в регионе, в первую очередь круглогодичной транспортной системы. Сегодня у Якутска, столицы Республики Саха, нет железнодорожного соединения с главными железнодорожными магистралями России. Грузы в большую часть населенных пунктов доставляют летом речным или морским транспортом (Северный морской путь), а зимой — автомобильным и авиатранспортом. Соединение Якутска и других ключевых транспортных узлов Якутии с транспортной артерией Западной, Восточной Сибири и Дальнего Востока — Байкало-Амурской магистралью — позволило бы не только решить эту проблему, но и стимулировать интенсивное экономическое развитие региона.

Идея строительства железнодорожной ветки от станции Беркакит до Якутска возникла в середине 1980-х годов, сразу после завершения работ по созданию так называемого малого БАМа — Амуро-Якутской железнодорожной магистрали (АЯМ), протянувшейся от Тынды до Беркакита к Нерюнгринскому угольному разрезу. Как рассказал ВГ Василий Загородский, вице-президент ОАО «АК „Железные дороги Якутии“», принципиальное решение о продолжении дороги до Якутска было принято в 1984 году. «Технико-экономическое обоснование строительства было сделано таким образом, чтобы железная дорога пролегла через основные якутские месторождения вплоть до Кангаласского угольного разреза (вблизи Якутска)».

В названии ветки общей протяженностью 854 км отражены три ключевых транспортных узла, через которые должна пройти железная дорога. — Беркакит—Томмот—Якутск. Проектная стоимость строительства составила 1,375 млрд руб. (в ценах 1991 года), а на окупаемость проект планировалось вывести через десять лет. Финансирование распределено в равных долях между российским и якутским правительствами.

В кризисные 1990-е годы строительство продвигалось крайне медленно. В 1995 году для реализации проекта было образовано ОАО «Железные дороги Якутии» (ЖДЯ). Спустя два года новое предприятие осуществило первую рабочую перевозку груза на первом этапе железной дороги Беркакит—Томмот. Однако острый недостаток финансирования не позволял продолжить строительство.

СВЕЖИЕ ВЛИВАНИЯ Только в июне 2002 года глава Министерства путей сообщения Геннадий Фадеев и президент Республики Саха (Якутия) Вячеслав Штыров подписали рамочное соглашение о возобновлении строительства железнодорожной магистрали до Якутска. Проектная стоимость проекта при этом выросла до 14 млрд руб., однако финансовых обязательств МПС на себя не взяло. В Якутии была утверждена трехлетняя программа по достройке линии Беркакит—Томмот для запуска пассажирских перевозок. Программа предусматривала 1,5 млрд руб. капитальных вложений. В резуль-

ЯКУТСКИЙ ЛОКОМОТИВ

«Железная дорога Беркакит—Томмот—Якутск является сегодня локомотивом всех инвестиционных проектов Якутии», — говорит генеральный директор инженеринговой корпорации «Трансстрой» Иван Кузнецов. — С созданием железнодорожной сети каждый рубль, вложенный в экономику Якутии, обеспечит прирост государственных активов в размере 27 руб.». —

По словам вице-президента ОАО «АК „Железные дороги Якутии“» Василия Загородского, после ввода в эксплуатацию ветки Беркакит—Томмот—Якутск грузооборот «Железных дорог Якутии» вырастет в 40 раз. «Наши перевозки уже сейчас рентабельны. Мы попали в реестр естественных монополий, и уже на нынешних объемах в 3 млн т грузов в год якутская дорога работает с небольшой прибылью. Прод-



ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ ЛИНИЯ БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК

тате этих усилий в 2004 году на участке Нерюнгри-пассажирская—Томмот были запущены пассажирские перевозки, связавшие наконец часть Южной Якутии с Москвой, Новосибирском и Хабаровском.

В 2004 году вышло знаковое для якутской железной дороги постановление правительства о создании и вводе в эксплуатацию пускового комплекса Томмот—Кердем общей протяженностью 340 км до 2010 года. На строительство этого участка выделялось 15 млрд руб. Минтранс, ОАО РЖД и власти Якутии подписали трехсторонний договор, согласно которому вклад участников проекта составил 2 млрд, 4 млрд и 9 млрд руб. соответственно. Кердем должен был стать первым выходом якутской железной дороги к реке Лена, где планировалась перевалка грузов с железнодорожного на речной транспорт.

Однако в 2007 году из-за задержек с финансированием строительство снова было приостановлено. Летом 2008 года сроки сдачи железнодорожной ветки были опять скорректированы на 2013 год, а объем финансирования увеличен на 34 млрд руб. Эту сумму планируется направить на достройку участка до Нижнего Бестяха (на правом берегу Лены, напротив Якутска). Таким образом, цена вопроса о достройке железной дороги сегодня составляет 49 млрд руб.

СТРОИТЕЛЬНЫЙ ЭНТУЗИАЗМ

Помимо долгого недостатка финансирования другой проблемой строительства якутской железной дороги являются климат и сложные геологические условия. По словам Василия Загородского, технология работы транспортных строителей такова, что сначала прорубается просека, потом насыпается земляное полотно, возводятся искусственные сооружения, а затем кладется верхнее строение пути — непосредственно железная дорога. На каждом из этих этапов в Якутии транспортные строители вынуждены решать ряд дополнительных задач с учетом работы в условиях вечной мерзлоты на Крайнем Севере.

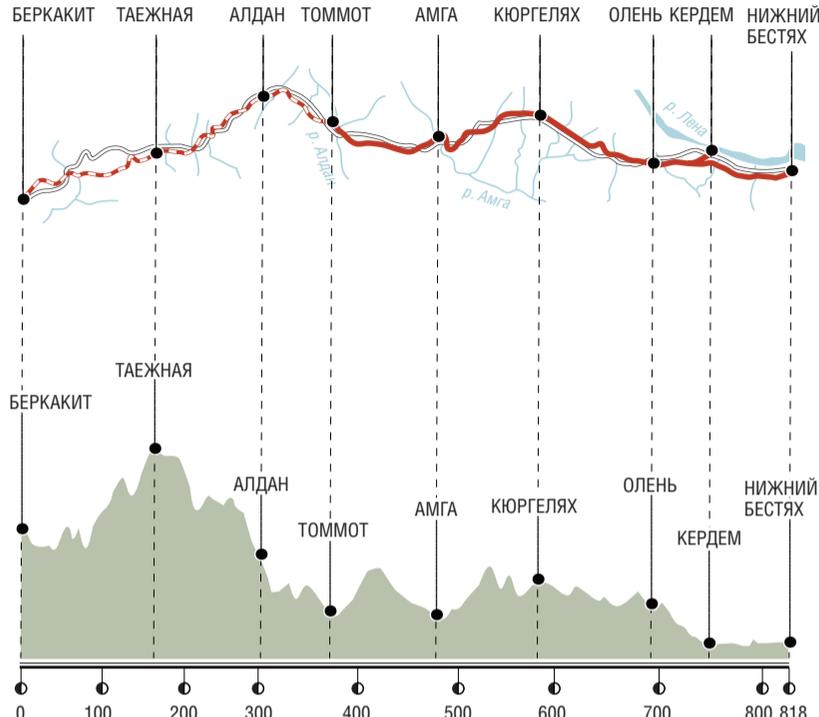
«Инженерно-геологические условия работы в Якутии крайне тяжелые», — поясняет Иван Кузнецов, генеральный директор инженеринговой корпорации «Трансстрой», ведущей строительство якутской транспортной магистрали. — Это высокая сейсмичность, крутые склоны, вечная мерзлота, большое количество наледей, осыпей и обвалов. Кроме того, район пролегания трассы изрезан водотоками. Дополнительные проблемы создает суровый, резко континентальный климат, для которого характерны большие колебания температур в течение как года, так и суток». Однако в компании подчеркивают, что накопленный опыт в реализации подобных проектов позволяет решить все эти проблемы и завершить все работы на год раньше установленного срока, в 2012 году.

Так, на участках с благоприятными инженерно-геологическими и мерзлотными условиями строительство земляного полотна проектируется по действующим стандартам (типовые поперечные профили) и с учетом природных особенностей района. Однако на строящемся участке Томмот—Кердем насчитывается около 300 участков индивидуального проектирования общей протяженностью 122 км (третья часть всех перегонов). При разработке индивидуальных проектов земляного полотна были проведены расчеты на устойчивость и стабильность основания земляного полотно-

железнодорожной ветки Беркакит—Томмот—Якутск формально не относится к сфере его ответственности, компания внимательно следит за ходом строительных работ, поскольку дорога пролегает вблизи практически всех месторождений и перерабатывающих комплексов, прописанных в программе. Так, Эльконский горно-металлургический комбинат расположен рядом с Томмотом, а Селигдарский

горно-химический комбинат — рядом с Алданом, Таежный ГОК — вблизи станции Таежная, а Инаглинский угольный комплекс — рядом со станцией Чульбасс. По оценке ИК «Велес Капитал», выручка ОАО «Железные дороги Якутии» в 2007 году составила порядка 1,75 млрд руб. (чистая прибыль — 498 млн руб.), а к 2015 году — с вводом железной дороги в эксплуатацию — она может возрасти в 12 раз,

составив 22,3 млрд руб. (чистая прибыль — 8,3 млрд руб.). По мнению Владимира Баранова, аналитика ИК «Финанс», инвестиционная привлекательность железной дороги от Беркакита до Якутска огромна, поскольку она не только обеспечит грузовые и пассажирские перевозки, но и стимулирует развитие промышленного комплекса Якутии. Однако аналитик скептически смотрит на быструю самоокупаемость строительства: «Если не учитывать деньги, вложенные в советское время, то можно предположить, что строительство окупится лет за 10–15, в ином случае — лет через 20. Дело в том, что в этой ситуации получается замкнутый круг: пока не будут разработаны месторождения, не увеличится грузопоток на железной дороге, а их невозможно будет разрабатывать, пока не построена железная дорога».



ПЛАН И ПРОФИЛЬ ТРАССЫ БЕРКАКИТ—ТОММОТ—ЯКУТСК

ОЛИМПИЙСКОЕ БЕЗДЕЙСТВИЕ

К ОЛИМПИАДЕ В СОЧИ ПЛАНИРУЕТСЯ ПОСТРОИТЬ БОЛЕЕ 250 ОБЪЕКТОВ. НЕСМОТРИ НА ГРАНДИОЗНЫЙ ОБЪЕМ СТРОИТЕЛЬНЫХ РАБОТ, НАЧНУТСЯ ОНИ НЕ РАНЬШЕ 2009–2010 ГОДОВ — В НАСТОЯЩЕЕ ВРЕМЯ БОЛЬШИНСТВО СПОРТИВНЫХ СООРУЖЕНИЙ ТОЛЬКО ПРОЕКТИРУЕТСЯ. ОБЪЕМ ОЛИМПИЙСКИХ РИСКОВ ТАКЖЕ ПОКА НЕИЗВЕСТЕН. ЕСЛИ СТРАХОВЩИКАМ ПОВЕЗЕТ, К МОМЕНТУ СТРАХОВАНИЯ ОБЪЕКТОВ В РАМКАХ ПОДГОТОВКИ ОЛИМПИАДЫ-2014 ФИНАНСОВЫЙ КРИЗИС УЖЕ ЗАВЕРШИТСЯ. КЛАВДИЯ ЦУР

ПОДГОТОВИТЕЛЬНЫЕ РАБОТЫ Сейчас в Сочи обустриваются объекты транспортной и энергетической инфраструктуры для обеспечения своевременной доставки материально-технических средств и бесперебойного энергоснабжения всей олимпийской стройплощадки.

«Строятся два грузовых двора, осуществляется реконструкция железнодорожной линии Туапсе—Адлер, также ведутся работы на Сочинской ТЭЦ, подстанциях „Псоу“, „Поселковая“, „Бытха“ и других объектах энергетики, — перечисляют объекты представители пресс-службы госкорпорации „Олимпстрой“. — При этом в поселке Эсто-Садок в районе Красной Поляны со значительным опережением графика уже развернуто строительство горнолыжного комплекса „Горная карусель“. В перечень выполняемых работ входят создание инженерной защиты территории плато, гомологированных трасс, системы искусственного оснежения, серия подъемников и проч.». В госкорпорации полагают, что при таких темпах строительства именно этот комплекс будет первым введен в эксплуатацию.

Согласно графику строительно-монтажных работ, большая часть спортивных объектов в горном кластере будет готова к 2011 году, в прибрежном — к 2012-му. В начале следующего года «Олимпстрой» намерен провести открытый конкурс среди компаний-застройщиков на возведение главных олимпийских сооружений — Центрального спортивного стадиона и ледовых дворцов в Олимпийском парке. С этой целью в январе будет введена в эксплуатацию первая очередь временного строительного городка на 3 тыс. мест со всей необходимой социальной инфраструктурой.

Среди 250 объектов, которые должны построить в городе к Олимпиаде, — 15 крупных спортивных сооружений. В том числе главный олимпийский стадион на 40 тыс. мест, большая и малая ледовые арены для хоккея (на 12 тыс. и 7 тыс. мест соответственно), ледовый дворец спорта на 12 тыс. мест, конькобежный центр, ледовая арена для керлинга, биатлонный и лыжный комплексы и санно-бобслейная трасса в Красной Поляне.

Будет также возведено большое количество гостиничных, жилых, медицинских и культурных объектов, самым масштабным из которых станет курортно-рекреационный комплекс «Остров Федерация» общей площадью 250 га (этот проект потребует инвестиций в размере 155 млрд руб.).

Управлять реализацией этих проектов от имени государства и распоряжаться выделенными на них средствами поручено госкорпорации «Олимпстрой». Основное финансирование столицы Олимпийских игр 2014 года получает в рамках федеральной целевой программы «Развитие города Сочи как горноклиматического курорта», в которой обозначена общая сумма расходов на строительство — 314 млрд руб. (из них 185 млрд руб. — федеральные бюджетные средства).

ЦЕНА ПОБЕДЫ До сих пор состав застройщиков, готовых инвестировать в олимпийское строительство, оставался под вопросом. В начале августа первый инвестконкурс на строительство олимпийских объектов был сорван из-за отсутствия заявок от девелоперов. Отбор состоялся

СОГЛАСНО ГРАФИКУ СТРОИТЕЛЬНОМОНТАЖНЫХ РАБОТ, БОЛЬШАЯ ЧАСТЬ СПОРТИВНЫХ ОБЪЕКТОВ В ГОРНОМ КЛАСТЕРЕ СОЧИ БУДЕТ ГОТОВА К 2011 ГОДУ, В ПРИБРЕЖНОМ — К 2012-МУ



СРЕДИ 250 ОБЪЕКТОВ, КОТОРЫЕ ДОЛЖНЫ ПОСТРОИТЬ В ГОРОДЕ К ОЛИМПИАДЕ, — 15 КРУПНЫХ СПОРТИВНЫХ СООРУЖЕНИЙ.

только по одному лоту, предполагающему возведение офисного здания на 3,2 тыс. рабочих мест в Адлерском районе города Сочи. Пассивность девелоперов тогда объяснили большим — до 20 лет — сроком окупаемости спортивных сооружений.

«Совместив в одном лоте спортивные объекты и гостиницы, „Олимпстрой“ стремился сэкономить государственные средства и максимально привлечь частные инвестиции. Но проекты оказались слишком масштабными для потенциальных инвесторов», — признались в пресс-службе госкорпорации. Было решено провести среди инвесторов отдельный конкурс по гостиничным лотам, а спортивные объекты проинвестировать из средств «Олимпстроя» и уже затем на конкурсной основе выбрать генпродюжника.

В настоящее время, по словам представителей «Олимпстроя», инвесторы всех спортивных объектов определены: «Строительство сооружений в горном кластере и крытого конькобежного центра в Олимпийском парке будет профинансировано частными инвесторами, а центрального стадиона и остальных четырех ледовых дворцов — из федерального бюджета через ГК „Олимпстрой“». Мы сумели привлечь инвесторов, например, к строительству временного городка для строителей и офисного центра для менеджмента спортивных организаций и олимпийских объектов».

Речь идет в том числе об иностранных партнерах. В октябре на встрече с группой австрийских предпринимателей глава «Олимпстроя» Виктор Колодяжный заявил о намерении госкорпорации активно сотрудничать с зарубежными инвесторами, имеющими необходимые для участия в олимпийском строительстве опыт и ресурсы. Инвестиционно-привлекательными для иностранного бизнеса выглядят прежде всего проекты гостиничных комплексов, деловых и торговых центров. «В частности, мы планируем объ-

РИСКОВАННЫЕ ИГРЫ

На основную роль в страховании строительно-монтажных рисков Олимпиады-2014 претендует образованный в мае 2008 года Сочинский страховой пул. В его состав вошли семь компаний-лидеров рынка страхования СМР: СОГАЗ, «АльфаСтрахование», «ГЕФЕСТ», «Ингосстрах», «РЕСО-Гарантия», «Росгосстрах» и «Согласие». По данным Росстрахнадзора, в 2007 го-

ду на эти компании пришлось четверть от общего сбора страховых премий на рынке — 180,4 млрд из 776 млрд руб. Совокупный размер собственного капитала компаний составляет 49 млрд руб. Создание пула позволит объединить усилия крупнейших страховщиков и, как следствие, минимизировать риски и обеспечить комплексную страховую защиту. При наступлении страхового случая каждая из ком-

паний-участниц пула будет обязана выплатить свою долю от суммы страховых выплат. В случае подтвержденных финансовых затруднений у одной из компаний другие участники должны компенсировать недостающую сумму в размере, пропорциональном их доле в принятом риске. Хотя Сочинский страховой пул еще не начал полноценно работать, вокруг него уже успел разгореться громкий скандал.

Впечатляющие объемы выделенных под строительство площадей и инвестиций делают олимпийскую стройку специфическим объектом страхования. При возведении сооружений такого масштаба защита рисков включает в себя десятки различных случаев — начиная от некачественной телевизионной трансляции (как это было на летних Олимпийских играх в Пекине) и заканчивая природными катаклизмами и военными действиями.

Большинство спортивных олимпийских объектов строится с использованием очень сложных технологий, поэтому риски при строительстве будут многообразными. Для обеспечения комплексной страховой защиты понадобятся несколько видов страхования, как минимум страхование строительных рисков, гражданской ответственности строителей и послепусковых гарантийных обязательств. Объем рисков строительства олимпийских объектов так велик, что так или иначе участие в страховании и перестраховании этого проекта примет почти весь российский страховой рынок, немалая часть достанется и зарубежному.

По словам заместителя генерального директора по корпоративному бизнесу компании «Ингосстрах» Николая Галушина, олимпийские объекты — это «те же самые строительные площадки, что и в любом другом месте, с теми же рисками, только с поправкой на специфику горного строительства и высокую концентрацию строек в одном месте». Олимпийское страхование включает две стадии — страхование рисков подготовки к Играм и страхование рисков их

проведения, и на каждой могут возникнуть специфические страховые случаи. «Например, чтобы построить Олимпийскую деревню или стадион, нужны годы, в течение которых должно действовать непрерывное страхование строительно-монтажных рисков — начиная с рывка котлована и заканчивая разрезанием красной ленточки, — объясняет Николай Галушин. — Не стоит забывать и тот факт, что буквально через забор идет строительство другого олимпийского объекта. Убыток на одной площадке может привести к возникновению убытка и на соседней площадке». Главным фактором риска на стадии проведения Олимпийских игр — сосредоточение большого количества людей: проблемы с их размещением могут привести к срыву мероприятий.

«Самый главный риск Олимпиады заключается в том, что олимпийский стадион или деревня никому не нужны, если будут построены через неделю после начала Олимпиады. Один такой риск приведет к тому, что Игры не состоятся, — рассказывает господин Галушин. — Кроме того, есть еще и содержащееся в инвестиционных соглашениях требование к инвесторам о страховании ответственности за исполнение взятых на себя обязательств. А это с точки зрения страхования далеко не классический риск».

Отдельно просчитываются природные риски, характерные для региона: в Краснодарском крае велика вероятность схода селей и оползней. Рассказывая об этой категории рисков, представители компании «ГЕФЕСТ» приводят пример из собственной практики. Несколько лет назад, когда они страховали вторую очередь строительства автодороги Новороссийск—Тбилиси—Баку, на участке обхода в районе Сочи из-за оползня произошло оседание 30 тыс. кубометров грунта. Экскаваторы, бульдозеры и другая техника, попавшая под обвал, получили серьезные механические повреждения и не подлежали восстановлению. «В результате на пострадавшем участке пришлось менять технологию строительства. Если раньше дорога строилась с помощью выемки, то в новой ситуации специалисты пришли к выводу, что целесообразным будет сооружение тоннеля на этом участке. Мы выплатили более 9,6 млн руб. страхового возмещения, которые помогли строителям оперативно завершить работы, — вспоминает начальник управления страхования строительного комплекса Андрей Свешников. — А совсем недавно на том же объекте причиной ущерба стало ослабление временного крепления тоннеля при его переборке, совпавшей по времени с сейсмическим воздействием. Страховое возмещение составило около 60 млн руб.»

Логично предположить, что в перечне основных страховых случаев должны быть зафиксирован срыв сроков строительства, а также отмена проведения Олимпиады. Однако в ГК «Олимпстрой» вероятность такого поворота событий категорически отрицают. «Реализация программы (строительства олимпийских объектов и развития города Сочи как горноклиматического курорта. — BG) осуществляется согласно графикам и будет завершена в сроки. Эту задачу, поставленную перед ГК „Олимпстрой“, никто не снимал, и мы ее выполним», — твердо заявляют в пресс-службе госкорпорации. ■

ям грозили штрафы до 4% от годового оборота (порядка 7,2 млрд руб.). Однако мера наказания оказалась менее жесткой: единственной санкцией в отношении участников пула стало лишение их возможности заключать эксклюзивные договоры с клиентами, что автоматически дало право другим игрокам страхового рынка осуществлять страхование и перестрахование олимпийских рисков.

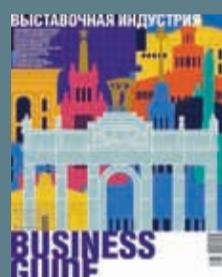
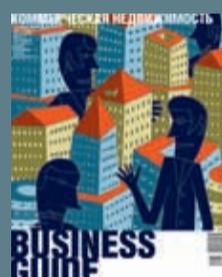


ТЕМАТИЧЕСКИЕ
СТРАНИЦЫ
ГАЗЕТЫ

Коммерсантъ



ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА
ПЕРЕДОВИКИ ПРОИЗВОДСТВА
СМЕЖНИКИ
ИНВЕТОРЫ
КОНКУРЕНТЫ
АДМИНИСТРАТИВНЫЙ РЕСУРС



BUSINESS GUIDE

пятнадцать лет страхования



ГЕФЕСТ®

страховое акционерное общество

15

*защищая,
создаем!*

ЗАО «САО «ГЕФЕСТ»

✉ г. Москва, ул. Садовая-Спаская, 21, тел./факс: (495) 777-1188

🌐 www.gefest.ru

Лицензии ФССН Минфина РФ: С № 1641 77 от 15.02.07; П № 1641 77 от 15.02.07; Б 360329 от 29.05.07.

РЕКЛАМА