



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.