

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 бессветофорная 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

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 бессветофорным 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. **ВГ:** 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 туннели, проходящие под линиями метро. В целом проект

очень серьезный. Конечно, Ленинградское шоссе, одна из самых важных городских автомагистралей, давно нуждалось в реконструкции, и частично оно может помочь решить транспортную проблему. Однако, как только Ленинградское шоссе будет реконструировано, им начнут пользоваться не только те автолюбители, которые им пользовались раньше, но и те, которые раньше пробирались через запр-

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 предусмотрительно 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 ВГ, 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.

ВГ: 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 оправдает себя и в будущем этот опыт пригодится для строительства новых, современных трасс.

Записала АННА ГЕРОЕВА