

Федеральное государственное образовательное бюджетное учреждение
высшего образования
«Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации»

На правах рукописи

Шерстюк Анатолий Евгеньевич

СОВЕРШЕНСТВОВАНИЕ СТРАХОВОЙ
ЗАЩИТЫ ОТ СТРОИТЕЛЬНО-МОНТАЖНЫХ
РИСКОВ
В РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ
(НА ПРИМЕРЕ ТРАНСПОРТНОГО
ИНФРАСТРУКТУРНОГО СТРОИТЕЛЬСТВА)

5.2.4. Финансы

ДИССЕРТАЦИЯ
на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель

Логвинова Ирина Львовна,
доктор экономических наук, профессор

Москва - 2025

Оглавление

Введение.....	4
Глава 1 Страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства: этапы развития и современное состояние.....	15
1.1 Транспортное инфраструктурное строительство: понятие, сущность и особенности рисков	15
1.2 Этапы развития страхования строительно-монтажных рисков в мире и Российской Федерации.....	33
1.3 Особенности страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства.....	47
Глава 2 Анализ направлений совершенствования обеспечения страховой защиты от строительно-монтажных рисков.....	67
2.1 Проблемы страхового рынка Российской Федерации XXI века в сегменте страхования строительно-монтажных рисков и возможные пути их решения.....	67
2.2 Диверсификация методов страхования как результат эволюции страхового рынка	83
2.3 Развитие конкуренции на российском рынке страхования в сегменте страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства...	102
Глава 3 Условия функционирования и перспективы применения в Российской Федерации метода взаимного страхования (на примере рисков транспортного инфраструктурного строительства).....	113
3.1 Формирование в Российской Федерации благоприятных условий для функционирования взаимных страховых организаций по страхованию рисков транспортного инфраструктурного строительства.....	113
3.2 Институциональные формы, благоприятные для развития взаимного страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства...	125

3.3 Организационные и финансово-экономические аспекты создания и функционирования взаимных страховых организаций в сегменте страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства...	141
Заключение ...	153
Список литературы	159
Приложение А Виды страховых отношений между участниками строительства и страховыми организациями в рамках страхования строительно-монтажных рисков	186
Приложение Б Анкета опроса на тему: «Страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства методом взаимного страхования».	189
Приложение В Результаты опроса на тему: «Страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства методом взаимного страхования».	191
Приложение Г Модель создания и функционирования взаимной кэптивной страховой организации на базе холдинга.....	192

Введение

Актуальность темы исследования. Географическое положение Российской Федерации, а также сложившаяся структура перевозок обуславливают значительное влияние транспортной инфраструктуры на развитие отечественной экономики. При этом существующая инфраструктура не в состоянии полностью и качественно обеспечить потребности общества в транспортных услугах, из-за чего страна теряет порядка 1,5% ВВП в год [31].

Транспортная стратегия Российской Федерации [32], Национальные проекты «Безопасные и качественные автомобильные дороги», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» предусматривают реализацию крупных проектов транспортного инфраструктурного строительства. Реализация данных проектов является важнейшим условием обеспечения экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения [147].

В настоящее время наиболее значимые проекты транспортного инфраструктурного строительства осуществляются в условиях экономических санкций, что неизбежно формирует факторы, оказывающие негативное воздействие на развитие страхового рынка. Во-первых, это нежелание коммерческих страховых организаций принимать на страхование строительные проекты, осуществляемые в условиях санкций, из-за опасения самим попасть под экономические санкции. Во-вторых, это высокая волатильность обменного курса рубля с тенденцией его обесценивания по отношению к евро, доллару и другим валютам, что неизбежно отражается на повышении стоимости страховой защиты [148].

В целом ряде случаев из-за указанных обстоятельств и при отсутствии альтернатив строительные организации бывают вынуждены полностью отказаться от страхования строительного-монтажных рисков.

Кроме того, санкционная политика оказывает непосредственное влияние на отечественные страховые и перестраховочные организации, которые сталкиваются с необходимостью вводить ограничения по заключению договоров и урегулированию убытков. Уход с российского рынка иностранных страховых и перестраховочных организаций (таких как Allianz, AIG, Generali) усугубляют осязаемость негативных последствий для страхового рынка в целом, и для потребителей страховых услуг, в частности.

Особый социальный и стратегический статус некоторых объектов строительства транспортной инфраструктуры определяет необходимость в сохранении конфиденциальности сведений о параметрах объекта, его финансировании, а также о деятельности участвующих в проекте строительных организаций. В данной ситуации строительные организации решают воздержаться от передачи рисков стороннему страховщику, создавая при этом соответствующие резервы (самострахование), либо заручаясь государственными гарантиями поддержки на случай возникновения катастрофических убытков от реализации строительно-монтажных рисков [148].

Одновременно существует тенденция к обеднению конкурентной среды на страховом рынке в связи с постоянным сокращением числа страховых компаний, что способствует усилению концентрации страхового рынка. В результате усиления концентрации складывается ситуация, при которой возрастает доля рынка каждого страховщика, происходит укрупнение компаний и их универсализация. Это ведет к приобретению такими страховщиками монопольного положения на рынке, которое не способствует их заинтересованности в разработке новых страховых продуктов, удовлетворяющих потребности широкого круга потенциальных страхователей, снижении цен на существующие продукты. Концентрация проявляется как на страховом рынке Российской Федерации в целом, так и в отдельных его сегментах. Сегмент рынка страхования строительно-монтажных рисков не является исключением [152].

Потребность в совершенствовании обеспечения страховой защиты от рисков, сопутствующих строительно-монтажным работам, с учетом указанных выше условий, предопределила тему данного исследования. Главной проблемой при этом является ограничение страховых емкостей коммерческих страховщиков, обусловленное экономическими санкциями. Ее решение связано с выявлением способов расширения страховых емкостей за счет внутренних резервов российской экономики. Представляется, что приоритетным направлением решения данной проблемы может стать развитие в Российской Федерации, наряду с коммерческим страхованием, взаимного страхования, успешность которого демонстрирует практика зарубежных стран.

Степень разработанности темы исследования. Базовые теоретические проблемы страхования подробно разработаны в трудах отечественных авторов: А.П. Архипова [35], Ю.Т. Ахвледиани [36; 97], Т.Г. Александровой [34], С.А. Белозерова [38], Т.А. Белоусовой [98], А.А. Гвозденко [42], В.Б. Гомелли [43], Т.А. Дубровиной [46], Е.Ш. Качаловой [110], Н.В. Кирилловой [111; 112], Е.В. Коломина [54], И.Л. Логвиновой [57; 88], О.В. Мещеряковой [34], П.А. Никольского [60], Л.А. Орланюк-Малицкой [61], Л.И. Рейтмана [66], В.И. Рябикина [71], В.К. Райхера [65], И.П. Хоминич [133; 134; 135], Л.И. Цветковой [75], А.А. Цыганова [136], Н.Ф. Челухиной [137; 138], В.В. Шахова [77], С.Ю. Яновой [155] и других.

Вопросам страхования строительно-монтажных рисков уделено внимание в работах таких российских исследователей, как Д.В. Куксинский [86], А.С. Миллерман [58; 59], И.И. Рыжкин [70].

Значительный вклад в развитие теоретических представлений о взаимном страховании внесли труды отечественных (А.С. Адонин [81], К.Г. Воблый [40], Э.С. Гребенщиков [102], В.Н. Дадыков [83], Е.И. Ивашкин [84], Л.А. Орланюк-Малицкая [62], С.Г. Скакун [91], И.Л. Логвинова [57], К.Е. Турбина [73], Р.Т. Юлдашев [153]) и зарубежных (Бернар К., Брук С.,

Грийпстра Д., Ле Куртуа О., Мохд Кассим З.А. [160], Одиерно Х.С, Пател Саурин, Патель Саббир) ученых.

В страховой литературе существуют разные точки зрения относительно страхового фонда, способов создания страхового фонда, способов формирования страховых продуктов. Особым образом следует отметить и высоко оценить научную школу Финансового университета при Правительстве Российской Федерации, в рамках которой страховой фонд рассматривается как основополагающая категория теории и практики страхования.

Вместе с тем в отечественной и зарубежной научной литературе прежде не рассматривались вопросы, связанные с совершенствованием организации страховой защиты от строительного-монтажных рисков с учетом возможностей взаимного страхования. Данные обстоятельства обусловили выбор темы, формулировку цели и задач исследования.

Цель и задачи исследования. Цель исследования состоит в решении научной задачи по разработке теоретических положений и практических рекомендаций, направленных на совершенствование организации страховой защиты от строительного-монтажных рисков на основе диверсификации методов страхования.

Для достижения данной цели поставлены и решены следующие задачи:

1) обосновать, что в условиях санкционных ограничений и монополизации страхового рынка Российской Федерации возможным и целесообразным способом увеличения страховой емкости в сегменте страхования строительного-монтажных рисков, является развитие взаимного страхования;

2) показать ограничение возможности строительных организаций, осуществляющих строительство транспортной инфраструктуры, в выборе методов страхования своих имущественных интересов в связи с наличием на российском страховом рынке неблагоприятных условий для диверсификации методов страхования;

3) выявить и обосновать сравнительные преимущества взаимного страхования строительно-монтажных рисков по сравнению с коммерческим страхованием как для организаций-страхователей, так и для строительного и страхового рынков в целом на примере транспортного инфраструктурного строительства;

4) обосновать взаимозависимость имущественных интересов компаний – участников строительства на основе исследования иерархии распределения рисков между этими участниками для выявления их заинтересованности в объединении для страхования своих имущественных интересов;

5) разработать методику определения страховой суммы при страховании строительно-монтажных рисков, позволяющую учесть изменение объемов страхуемых рисков в зависимости от этапа строительства, размера фонда оплаты труда и других обстоятельств финансового характера;

6) разработать рекомендации по формированию благоприятных условий для развития взаимных страховых организаций в Российской Федерации.

Объект исследования - организация страховой защиты от строительно-монтажных рисков в Российской Федерации (на примере транспортного инфраструктурного строительства)

Предметом исследования выступает совершенствование организации страховой защиты от строительно-монтажных рисков на основе диверсификации методов страхования.

Область исследования соответствует п. 27. «Рынок страховых услуг и его регулирование» Паспорта научной специальности 5.2.4. Финансы (экономические науки).

Методология и методы исследования. Методология исследования сформирована на основе общенаучных методов анализа, группировки, дедукции, индукции, классификации, обобщения, прогнозирования, синтеза, систематизации. Для решения поставленных задач применялись статистический, сравнительный, правовой, экспертный и структурный анализ,

метод познания от абстрактного к конкретному, системный подход к исследованию проблем и обоснованию экономических механизмов.

Информационную базу исследования составили результаты фундаментальных исследований, содержащиеся в научных трудах зарубежных и отечественных ученых-экономистов, посвященные проблемам страхования, взаимного страхования и страхования строительно-монтажных рисков. Концептуальной основой исследования явились материалы международных объединений и ассоциаций, в том числе Международной федерации кооперативного и взаимного страхования - ICMIF, Ассоциации взаимных страховщиков и страховых кооперативов - AMICE), научные материалы международных конференций, семинаров, конгрессов, проведенных на базе данных организаций.

Научная новизна исследования состоит в разработке теоретических положений и практических рекомендаций, направленных на совершенствование организации страховой защиты от строительно-монтажных рисков в Российской Федерации на основе диверсификации методов страхования (на примере транспортного инфраструктурного строительства).

Положения, выносимые на защиту:

1) Обосновано, что в условиях санкционных ограничений и высокой степени монополизации страхового рынка Российской Федерации предпочтительным способом увеличения страховой емкости российского страхового рынка и формирования благоприятных условий страхования строительно-монтажных рисков является развитие взаимного страхования; так как в этом случае не требуется привлечение дополнительного объема бюджетных средств, как в случае предоставления государственных гарантий, и не возникает необходимость отвлечения из оборота для размещения в фонде самострахования (с. 66-69; 81).

2) Показано ограничение возможности строительных организаций, осуществляющих строительство транспортной инфраструктуры, в выборе

методов страхования своих имущественных интересов в связи с наличием на российском страховом рынке неблагоприятных условий для диверсификации методов страхования (с. 86).

3) Выявлены и обоснованы сравнительные преимущества взаимного страхования строительно-монтажных рисков для транспортного инфраструктурного строительства по сравнению с коммерческим страхованием, проявляющиеся как на уровне конкретных страхователей (экономия затрат на строительство в части страховой премии, материальная заинтересованность строительных организаций в добросовестном поведении в отношении предотвращения реализации застрахованных рисков при выполнении строительно-монтажных работ, а также сжатые сроки урегулирования убытков), так и на уровне страхового рынка в целом (рост конкуренции, расширение ассортимента и повышение качества страховых услуг) - что, в свою очередь, способствует увеличению страховой емкости рынка в сегменте страхования строительно-монтажных рисков при строительстве объектов транспортной инфраструктуры (с. 92-96).

4) Обоснована взаимозависимость имущественных интересов участников строительства, что является основой заинтересованности строительных компаний, осуществляющих транспортное инфраструктурное строительство, в использовании взаимного страхования для защиты своих имущественных интересов от строительно-монтажных рисков (с. 30-31; 50).

5) Разработана авторская методика определения страховой суммы при страховании строительно-монтажных рисков, позволяющая учитывать изменение объемов страхуемых рисков в зависимости от этапа строительства, размеров фонда оплаты труда и других обстоятельств финансового характера; методика позволяет планомерно распределить общую страховую сумму по конкретному проекту относительно этапов реализации данного строительного проекта; это дает возможность страхователю более рационально использовать финансовые средства, не отвлекая их излишние объемы из оборота (с. 52-59).

б) Разработаны рекомендации по формированию в Российской Федерации благоприятных условий развития взаимных страховых организаций для страхования строительно-монтажных рисков (с. 124; 145; 130-136):

- создание взаимной страховой организации для страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства при саморегулируемой организации, объединяющей строительные организации соответствующего профиля;

- создание взаимной страховой организации в составе строительного холдинга для страхования рисков только организаций, входящих в этот холдинг; такая организация является кэптивной и сочетает в себе преимущества кэптивной страховой организации и взаимной страховой организации.

Теоретическая и практическая значимость работы состоит в развитии научных знаний о возможностях увеличения страховой емкости национального страхового рынка в условиях санкционных ограничений и монополизации страхового рынка за счет внутренних ресурсов национальной экономики; об особенностях страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства; в разработке понятия «диверсификация методов страхования» и в развитии теоретических представлений о возможностях совершенствования страховой защиты на основе диверсификации методов страхования, а также в разработке теоретических подходов к формированию институциональных форм, благоприятных для развития взаимного страхования строительно-монтажных рисков в Российской Федерации.

Данные разработки могут найти применение за счет возможности:

1) использования полученных результатов при разработке и совершенствовании законодательных и нормативных документов, имеющих целью создание условий для увеличения страховой емкости рынка в сегменте страхования строительно-монтажных рисков в условиях санкционных

ограничений в отношении российских экономических субъектов и монополизации российского страхового рынка, а также формировании благоприятных условий для создания взаимных страховых организаций в указанном сегменте;

2) использования страхователями и страховщиками разработанной методики определения страховой суммы при организации страхования строительно-монтажных рисков;

3) применения разработанных в диссертации положений, обосновывающих понятие «диверсификация методов страхования» и необходимость присутствия такой диверсификации на страховом рынке, а также преимущества и недостатки взаимного страхования и коммерческого страхования для страхователей – субъектов предпринимательства в преподавании учебных дисциплин «Управление собственным бизнесом», «Основы бизнеса» и «Управление бизнес-процессами и бизнес коммуникациями в современном предпринимательстве» для бакалавров и магистров.

Степень достоверности результатов исследования подтверждается их соответствием методологическим положениям теории финансового рынка и теоретическим взглядам, изложенным в работах ведущих российских и зарубежных авторов по исследуемой проблематике. В рамках исследования была использована и критически осмыслена широкая и репрезентативная выборка данных, положения диссертации обоснованы как теоретически, так и с помощью расчетов, базирующихся на фактических данных.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения и результаты рассмотрены и одобрены на следующих научных мероприятиях: на X Международном научном конгрессе «Роль бизнеса в трансформации общества» (Москва, Университет «Синергия», 14 апреля 2015 года); на XI Международном научном конгрессе «Роль бизнеса в трансформации общества» (Москва, Университет «Синергия», 8 апреля 2016 года); на III Международном конгрессе молодых ученых по

проблемам устойчивого развития (Москва, Финансовый университет, 17 мая 2017 года); на IX Международной научно-практической конференции, посвященной 111-летию Российского экономического университета имени Г.В. Плеханова «Современная экономика: концепции и модели инновационного развития», в финансово-экономической сессии «Актуальный диалог» (Москва, РЭУ имени Г.В. Плеханова, 15 февраля 2018 года); на XIII Международном научном конгрессе «Роль бизнеса в трансформации общества» (Москва, Университет «Синергия», 16 апреля 2018 года); на Круглом столе «Взаимное страхование и возможности его применения в Российской Федерации для страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства» (Москва, Финансовый университет, 21 апреля 2021 года).

Выводы и практические рекомендации, полученные в ходе диссертационного исследования, нашли практическое применение в деятельности АО «Дороги и Мосты». В частности, применяется разработанная в диссертации методика определения страховой суммы при организации страхования строительно-монтажных рисков, что позволило наиболее точно и экономически обоснованно оценивать потребность в страховании. Отдельные положения о взаимном страховании, о его преимуществах перед коммерческим страхованием включены в долгосрочную программу по проработке вопросов использования принципов взаимного страхования в практике работы АО «Дороги и Мосты», что способствует развитию взаимного страхования на страховом рынке Российской Федерации.

Результаты работы внедрены в учебный процесс и используются Университетом «Синергия» в преподавании учебных дисциплин «Основы бизнеса», «Управление собственным бизнесом» программы бакалавриата («Менеджмент») и «Управление бизнес-процессами и бизнес-коммуникациями в современном предпринимательстве» магистратуры («Менеджмент»).

Апробация и внедрение результатов исследования подтверждены соответствующими документами.

Публикации. Основные положения диссертации отражены в 15 научных работах общим объемом 10,9 п.л. (авторский объем – 8,96 п.л.), в том числе 10 работ общим объемом 8,64 п.л. (авторский объем 7,1 п.л.) опубликованы в рецензируемых научных изданиях, определенных ВАК при Минобрнауки России, а также 1 работа общим объемом 0,9 п.л. (авторский объем – 0,5 п.л.) опубликована в издании, входящем в международную цитатно-аналитическую базу «Scopus».

Структура и объем диссертации. Структура диссертации определена целью, задачами и логикой исследования. Диссертация состоит из введения, трех глав, заключения, списка литературы, содержащего 204 наименования, и 4 приложений. Текст диссертации изложен на 204 страницах, включает 33 таблицы и 12 рисунков.

Глава 1

Страхование строительного-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства: этапы развития и современное состояние

1.1 Транспортное инфраструктурное строительство: понятие, сущность и особенности рисков

Проведение анализа и исследование особенностей рисков транспортного инфраструктурного строительства необходимо начать с определения сущности понятий, которые тесно с ним связаны. Такими понятиями являются: «инфраструктура», «транспортная инфраструктура», «транспортное инфраструктурное строительство».

Термин «инфраструктура» был впервые введен в употребление в экономическом контексте в конце 1940-х годов. Он был заимствован из военного лексикона, в котором обозначал комплекс сооружений, обеспечивающих действия вооруженных сил [129, с. 114].

В экономической литературе существует огромное количество различных определений понятия инфраструктуры. Так, в Новой экономической энциклопедии инфраструктура рассматривается как «совокупность материальных и организационно-правовых условий, обеспечивающих устойчивое экономическое развитие. К материальным условиям относят наличие развитой сети путей сообщения, средств связи, сетей электро- и водоснабжения и так далее, а к организационно-правовым – наличие развитых государственных и частных институтов, а также устойчивой законодательной базы» [69, с. 192].

В.Е. Кокорев обозначает инфраструктуру как «сети, где осуществляются поставки продукции (по некоторым таким сетям могут перемещаться еще и

люди) между удаленными друг от друга экономическими агентами, а также отрасли экономики, эксплуатирующие такие сети» [114, с. 103-109].

Затрагивая проблему отсутствия единой трактовки термина «инфраструктура», И.Ф. Чернявский справедливо отмечает, что зачастую понятие инфраструктуры исследователями «сводится главным образом к перечислению элементов, которые, по мнению авторов, входят в ее сферу» [76, с. 16-17].

Схожей точки зрения придерживается и И.А. Семина: по ее замечанию, неоднозначность определения понятия «инфраструктура» можно объяснить тем, что «не обоснованы четкие признаки отнесения к ней отдельных отраслей и видов хозяйственной деятельности» [129, с. 63-69]. Спорным остается и вопрос о том, что включать в круг объектов инфраструктуры.

В.В. Алексеева полагает, что «наиболее общие критерии выделения инфраструктуры из всей системы народного хозяйства заключаются, прежде всего, в том, что это особая форма трудовой деятельности, полезный эффект от которой заключается в предоставлении услуг и создании условий для выполнения основных функций в различных сферах и отраслях экономики» [94, с. 97-103].

Таким образом, в обобщенном понимании под термином «инфраструктура» подразумевается комплекс взаимосвязанных структур, создающих условия для функционирования воспроизводственных процессов в экономике и жизни общества.

Понятие «транспортная инфраструктура» активно применяется в различной литературе, прессе и нормативно-правовых актах. В Градостроительном кодексе до декабря 2004 г. содержалось следующее нормативное определение данного понятия: «Инженерная, транспортная и социальная инфраструктуры - комплекс сооружений и коммуникаций транспорта, связи, инженерного оборудования, а также объектов социального и культурно - бытового обслуживания населения, обеспечивающий устойчивое развитие и функционирование поселений и межселенных

территорий» [1, ст. 1]. Однако после 2004 года в законодательство были внесены поправки, которые оперируют понятием «транспортная инфраструктура», но при этом не дают его определения. На сегодняшний день некоторую ясность в трактовку данного термина вносит законодательный акт Федеральный закон «О транспортной безопасности» [13]. К транспортной инфраструктуре он относит наземные, водные и воздушные пути сообщения, трубопроводы, морские и речные порты, железнодорожные вокзалы и станции, аэропорты, аэродромы, транспортные терминалы, метрополитены, системы скоростного внеуличного транспорта, транспортные развязки, в том числе внутри крупных городов, ледокольный флот, вспомогательный флот, а также сооружения и оборудование систем навигации, аварийно-спасательного комплекса, обеспечения безопасности транспортного процесса и другие сооружения транспортного комплекса [13].

Несмотря на наличие нормативно-правовой базы, в научной литературе даются различные трактовки термина «транспортная инфраструктура». Так, Е.Г. Ефимова под транспортной инфраструктурой понимает подсистему народного хозяйства, результатом действия которой является создание общих условий производства и жизни населения в равной степени необходимых для деятельности всех сфер общественного производства [47, с. 196].

По мнению И.А. Семиной: «транспортная инфраструктура представляет систему пространственно-выраженных элементов, включающих транспортную сеть определенной конфигурации, используемую для осуществления перевозок, а также объекты организационно-сервисного обслуживания для обеспечения эффективной транспортной работы» [129, с. 66].

Сложившаяся структура перевозимых грузов, а также особенности географического положения Российской Федерации привели к большому влиянию транспортной инфраструктуры на развитие отечественной экономики. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года [32], Национальные проекты «Безопасные и качественные

автомобильные дороги», «Комплексный план модернизации и расширения магистральной инфраструктуры» предусматривают создание условий для экономического роста, повышения конкурентоспособности национальной экономики и качества жизни населения за счет развития транспортной инфраструктуры [147]. Данное развитие должно привести к снижению транспортных издержек, увеличению скорости доставки грузов, объемов перевозок и грузооборота, расширению объемов транзитных перевозок через территорию России, усилению мобильности населения. Достижение представленных целей предполагается осуществить путем реализации крупных инвестиционных проектов, самыми значимыми из которых являются следующие проекты:

1) строительство новых и модернизация действующих железных дорог для организации высокоскоростного и скоростного движения (в первую очередь это ВСЖМ-1 Москва-Санкт-Петербург и ВСМ Москва–Екатеринбург);

2) строительство скоростных международных транспортных коридоров «Запад-Восток», «Север-Юг» и «Европа-Западный Китай» (реконструкция автомобильной дороги М-1 «Беларусь»; реконструкция автомобильной дороги М-4 «Дон»; строительство скоростной автомобильной дороги М-11 Москва–Санкт-Петербург и Москва-Нижний Новгород-Казань);

3) строительство автомобильных обходов крупных городов (Москва (ЦКАД), г. Тольятти, г. Самара, г. Казань и так далее);

4) строительство новых и реконструкция действующих портовых комплексов (например, в районе г. Мурманск, г. Новороссийск, ст. Тамань);

5) строительство крупных логистических центров (г. Свияжск, г. Дмитров, г. Ростов-на-Дону);

6) развитие Северного морского пути;

7) развитие Байкало-Амурской магистрали и Восточного железнодорожного полигона.

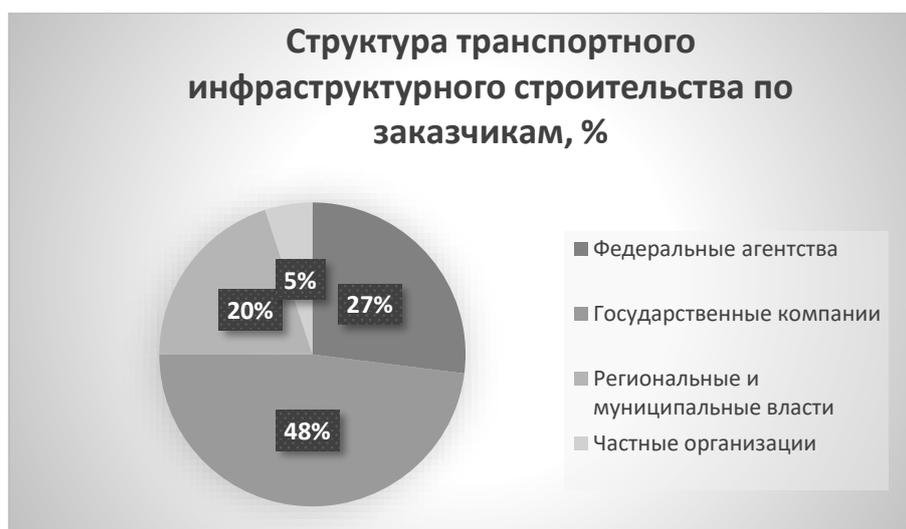
В последнее время особое политическое, социальное и экономическое значение приобрело строительство, ввод в эксплуатацию и эксплуатация транспортного перехода через Керченский пролив («Крымский мост») [168] и перспектив строительства моста на остров Сахалин.

Поэтому сегодня понятие «транспортное инфраструктурное строительство» активно применяется в различных документах, средствах массовой информации и научной литературе и будет применяться в ближайшие два-три десятилетия.

Автором диссертации предлагается использовать следующее определение: транспортное инфраструктурное строительство – это деятельность, направленная на создание транспортной сети (дорожное полотно, тоннели, мосты, развязки, трубопроводы и так далее) и объектов организационно-сервисного обслуживания (порты, вокзалы, станции, аэропорты, транспортные терминалы, сооружения и оборудование систем безопасности, сигнализации, навигации и связи), в которую входит весь комплекс строительных работ, работ по монтажу оборудования и устройств, вспомогательных, транспортных и других работ [148].

Характерными особенностями транспортного инфраструктурного строительства представляются длительные сроки его реализации и большая капиталоемкость. Например, строительство совмещенного авто-метро моста может занять 17 месяцев при капиталоемкости в размере 1,5 млрд руб., а строительство высокоскоростной железнодорожной магистрали длиной 770 км обойдется в 1 трлн руб. и продлится в течение 7 лет [147; 179].

В условиях российской экономики традиционно главным инвестором и заказчиком транспортного инфраструктурного строительства является государство и организации с государственным участием в капитале. Финансирование происходит за счет средств соответствующих бюджетов или внебюджетных фондов – предоставлено на рисунке 1.



Источник: составлено автором.

Рисунок 1 - Структура транспортного инфраструктурного строительства по заказчикам за 2022 г.

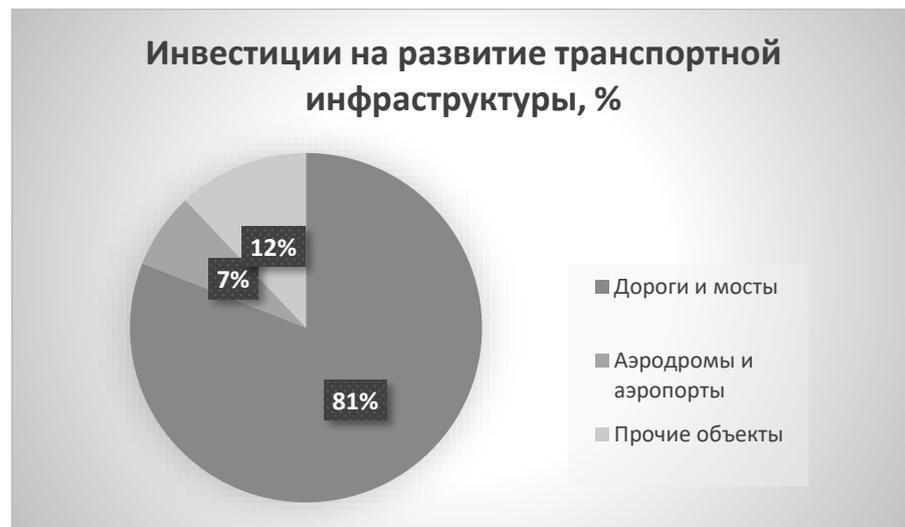
На развитие транспортной инфраструктуры Правительством Российской Федерации до 2024 г. предполагается выделить примерно 13,5 трлн руб. [192], из этой суммы на строительство дорог и мостов приходится примерно 81%, что представлено на рисунке 2. Транспортное инфраструктурное строительство с точки зрения рыночной экономики для частных инвесторов не привлекательно, поскольку доходность подобных инвестиций не превышает 10% годовых, а окупаемость составляет более 15 лет [147].

Однако заметим, что в последние годы предпринимаются попытки по привлечению частных инвестиций в эту сферу деятельности, в том числе в форме государственно-частного партнерства.

Строительство транспортной инфраструктуры сопряжено с наличием различных рисков. Данные риски обусловлены высокой капиталоемкостью, длительным периодом строительства, высокой экономической, социальной и политической значимостью объектов.

В научных работах подходы к пониманию рисков достаточно обширны. Р.Т. Юлдашев и Ю.Н. Тронин под риском подразумевают «характеристику решения, принимаемого субъектом в ситуации, когда возможны альтернативы, которые содержат многие исходы, по крайней мере, один из них

опасен» [80]. В Энциклопедии финансового риск-менеджмента содержится следующее определение: «риск – это возможность потери части активов предприятия, недополучения доходов или появления дополнительных расходов в результате осуществления предпринимательской деятельности» [79]. Д.В. Лубягина отмечает, что «в большинстве своем подходы к пониманию риска строятся на обязательной связи риска с негативными последствиями» [123, с. 3-7]. В некоторых статьях Гражданского кодекса указывается, что риск в результате своей реализации приводит только к имущественным потерям [3, ст. 82, 87, 96.1]. В научной литературе встречается и противоположная точка зрения, согласно которой реализация риска может приносить не только негативные последствия, но и блага [79].



Источник: составлено автором.

Рисунок 2 - Структура инвестиций на развитие транспортной инфраструктуры

Наиболее корректное, с нашей точки зрения, объяснение дает В.Б. Гомелля, который дифференцирует понятия страховой риск (чистый риск), спекулятивный риск и шанс. По его мнению, страховой риск – это предполагаемое (случайное, вероятное) событие, которое при его реализации дает негативный результат – только убыток. Случайные события, которые могут одновременно предполагать при своей реализации и убыток, и прибыль он называет спекулятивными рисками [43].

В научной литературе отсутствует общепринятая классификация рисков. Поэтому достаточно сложно перечислить все риски, которые возникают у строительного предприятия в процессе строительства транспортной инфраструктуры. Предпринимаются попытки классификации по различным классификационным признакам. Данная проблематика представлена в работах А.Н. Асаула, М.В. Грачевой, Ю.П. Панибратова, М.А. Рогова, Н.В. Хохлова. Так, например, М.А. Рогов предлагает следующую общую классификацию рисков [67], часть из которой можно применить для классификации рисков, рассматриваемых в данной главе:

1) по источникам рисков: природные, техногенные, технические, социальные, экономические, правовые, политические;

2) по масштабу ущербов: незначительные, значительные, критические, катастрофические;

3) по территориальному проявлению рисков: региональные, страновые, локально-региональные, локальные;

4) по периоду существования рисков: краткосрочный (до 1 года), среднесрочный (1-3 года), длительный (более 3-х лет);

5) по основному содержанию рисков: риски причинения вреда жизни и здоровью людей, риски причинения вреда имуществу предприятий и граждан, предпринимательские, финансовые, коммерческие, инновационные, инвестиционные, экологические, политические, социальные риски [146];

6) по сферам деятельности: риски основного материального производства, риски вспомогательной производственной сферы, транспортные риски, торгово-посреднические риски, кредитно-финансовые риски, экономико-социальные риски, общественно-политические риски.

7) по этапам жизненного цикла объекта строительства: риски предынвестиционного, предпроектного, проектного, строительного, эксплуатационного и ликвидационного этапов.

Аналогичный подход содержится и в работе А.С. Миллермана [59, с. 40-48], который приводит общую классификацию рисков строительного предприятия.

Наиболее ощутимая часть рисков строительного проекта, приходится на строительно-монтажные риски. Данные риски сопровождают все этапы его реализации: предпроектный этап, проектный этап, строительство, эксплуатационный этап (период уведомления о дефектах) [146].

Строительно-монтажные риски - это комплексное понятие, включающее в себя технические риски основного производства строительной организации (гибель или повреждение объекта строительства (монтажа), составляющего предмет договора строительного подряда), риски возникновения ответственности строительных организаций за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при проведении строительно-монтажных работ, и риски, связанные с некачественным исполнением строительного контракта. Каждый из данных рисков является предполагаемым негативным случайным событием, результатом реализации которого является ущерб, нанесенный имущественным интересам строительной организации, заказчика строительства, третьих лиц.

Строительно-монтажные риски характеризуются низкой вероятностью наступления страховых случаев в сравнении со страхованием других рисков утраты (гибели). В то же время, суммы ущерба, которые могут быть нанесены в результате одного страхового случая, относительно высоки.

Суммы страховых выплат, произведенных при урегулировании убытков по страхованию строительно-монтажных рисков представлены в таблице 1. Примеры крупнейших страховых случаев за 2007 – 2022 годы представлены в таблице 2.

Примечание - Отсутствует статистика за 2018-2020 гг., поскольку рейтинговое агентство «Эксперт РА» прекратило с 2018 г. публиковать рейтинги по страхованию строительно-монтажных рисков, кроме того, в 2016 году лишилась лицензии страховая компания «Гефест», которая специализировалась на страховании строительно-монтажных рисков и вела активную публикационную деятельность по состоянию рынка страхования

строительно-монтажных рисков. Начиная с 2021 г. Банк России начал публиковать сводные данные отчетности субъектов страхового дела в детализации, позволяющей оценить рынок страхования строительно-монтажных рисков более детально. Ввиду изменения методологии формирования показателей, характеризующих рынок страхования строительно-монтажных отчетности, сумма страховых премий, начиная с данных 2021 года, может быть не в полной мере сопоставима с показателями предыдущих 2013-2017 годов.

Таблица 1 – Оценка рынка страхования строительно-монтажных рисков

Показатель	2013 г	2014 г	2015 г	2016 г	2017 г.	2018 г., 2019 г., 2020 г.	2021 г.	2022 г.
Страховые премии (всего), млн руб.	26 983	27 588	19 436	21 361	28 463	н/д	18 111	18 413
Страховая сумма по заключенным договорам, млрд руб.	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	10 829	13 190
Количество заключенных договоров за год, шт.	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	46 940	116 259
Количество действующих договоров на конец года, шт.	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	74 226	167 882
Страховая сумма по действующим договорам, млрд руб.	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	28 205	35 100
Заявленные страховые случаи, шт.	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	3 399	3 543
Даны отказы в страховой выплате, шт.	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	н/д	515	328
Страховые выплаты (всего), млн руб.	1 833	1 399	7 233	2 449	1 621	н/д	1 871	4 059
Уровень выплат, в процентах	6,8	5,1	37,2	11,5	5,6	н/д	10,33	22,04

Источник: составлено автором на основе данных рейтингового агентства «Эксперт РА» [181] и официальной отчетности субъектов страхового дела [176].

Характеризуя данные таблиц, можно сделать вывод о сравнительно невысоком уровне выплат по данным рискам (в среднем 13-15%). За последние 15 лет самая крупная страховая выплата в транспортном инфраструктурном строительстве была произведена в размере 125 млн руб. Средняя страховая выплата, приходящаяся на один страховой случай

составляет 5,3 млн руб. [176]. Количество заявленных страховых случаев в среднем 3 400 в год [176].

Таблица 2 - Суммы страховых выплат, произведенных при урегулировании убытков по договорам страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства за 2007–2022 годы в Российской Федерации

Наименование страхового события	Год страхового события	Сумма страховых выплат, млн руб.
Наиболее крупные страховые случаи в Российской Федерации		
Обрушение одного пролета Крымского моста в результате шторма	2016	125
Разрушение грузового порта г. Сочи при шторме	2010	121
Обрушение участка строящегося тоннеля на трассе Дублер Курортного проспекта.	2012	98,6
Обрушение свода в тоннеле при строительстве автомобильной дороги Джубга-Сочи	2008	62,9
Обрушение тоннеля в Сочи	2010	55
Повреждения полиэтиленовых труб, конструкции камеры и монолитных кожухов коллектора, произошедших при пожаре во время строительства Дублера Курортного проспекта	2013	44,8
Просадка и деформация стен строящегося тоннеля на трассе Дублер Курортного проспекта.	2011	15,8
Повреждение инженерных сооружений при реконструкции аэропорта г. Сочи	2010	10
Иные страховые случаи		
Пожар	2007-2022	в среднем 9 на 1 страховой случай
Стихийные бедствия	2007-2022	в среднем 6,5 на 1 страховой случай
Аварии транспортных средств	2007-2022	в среднем 0,5 на 1 страховой случай
Прочее	2007-2022	в среднем 5,2 на 1 страховой случай

Источник: составлено автором на основе анализа средств массовой информации по ключевым темам о происшествиях на объектах строительства транспортной инфраструктуры за период 2007–2022 годы с использованием сервисов «Медиалогия» [188], «Интегрум» [187] и «Яндекс Новости» [189] и официальной отчетности субъектов страхового дела [176].

Кроме того, территориально строительно-монтажные риски могут проявляться как локально, так и регионально. Строительная площадка может быть размещена на территории нескольких объектов

административно-территориального деления Российской Федерации (областей, городов, городских округов) или государств.

С целью разработки предложений по совершенствованию страховой защиты от строительно-монтажных рисков целесообразно провести группировку строительно-монтажных рисков по форме ущерба от наступления рискового события.

Первая группа, это технические риски основного производства строительной организации. Данные риски связаны с причинением вреда, полной или частичной гибелью объекта строительства, строительных конструкций, материалов, инженерных коммуникаций, систем и оборудования, временных зданий и сооружений, строительной техники и оборудования, рабочего инструмента в период осуществления строительно-монтажных работ [146].

Специфической особенностью данной группы рисков является увеличение тяжести возможного ущерба по мере реализации строительного проекта. Подобная специфика обусловлена ростом стоимости возводимого объекта от нуля в начале работ до полной стоимости при сдаче объекта заказчику.

Перечень событий, приводящих к возникновению ущерба, достаточно обширен, однако наиболее вероятными считаются следующие события:

- 1) неблагоприятные природные явления (сильный ветер, ливневые дожди, град, резкие перепады температур, паводок, затопление, землетрясение и тому подобные);
- 2) пожар;
- 3) техногенные катастрофы;
- 4) негативные общественно-политические явления (военные действия, погром, бунт и тому подобные);
- 5) падения летательных объектов, наезды транспортных средств и строительной техники, аварии грузоподъемной техники в процессе монтажа;
- 6) злоумышленные действия третьих лиц.

Специфическими при выполнении строительно-монтажных работ считаются следующие события (при условии их ненамеренности):

1) ошибки в проектных решениях, расчетах нагрузок и воздействий, а также при нарушениях технологической последовательности производства работ и отступлениях от проекта строительства;

2) нарушения техники безопасности и правил производства работ; пожар в результате производства огневых и сварочных работ;

3) просадка грунта в результате нарушения требований распределения нагрузки на несущие конструкции;

4) нарушения правил бетонирования, перерывы в бетонировании;

Состоявшиеся страховые случаи по данной группе рисков за 2021-2022 годы систематизированы в таблице 3.

Таблица 3 - Оценка причин и сумм состоявшихся страховых случаев при выполнении строительно-монтажных работ за 2021-2022 год в Российской Федерации

Причина	2021 г.		2022 г.	
	Количество страховых случаев, ед.	Сумма страховых выплат, млн руб.	Количество страховых случаев, ед.	Сумма страховых выплат, млн руб.
Пожар	77	230	76	1 410
Стихийные бедствия	7	13	14	72
Аварии транспортных средств и строительной техники	327	634	602	386
Кража	14	200	8	21
Иные противоправные действия третьих лиц	27	52	64	154
Аварии отопительных систем, канализационных и водопроводных сетей	34	32	114	28
Прочие	136	421	339	1 766

Источник: составлено автором на основании данных официальной отчетности субъектов страхового дела [176].

Данная таблица демонстрирует, что наиболее частой причиной реализации строительно-монтажных рисков являются аварии транспортных средств и строительной техники.

В рамках представленной первой группы рисков можно произвести классификацию рисков «по масштабу потенциального ущерба». По данному классификационному признаку риски можно разделить на четыре вида [59]:

1) катастрофические риски – могут привести к полной (частичной) гибели построенной части объекта или используемого имущества. Реализация риска делает невозможным дальнейшее продолжение строительства;

2) критические риски – могут привести к полной (частичной) гибели построенной части объекта или используемого имущества, при которой возможно продолжение строительства, но после проведения восстановительных работ. Реализация риска приводит к значительному нарушению сроков передачи готового объекта заказчику более чем на 6 месяцев;

3) значимые риски – могут привести к гибели построенной части объекта или используемого имущества, при которой возможно продолжение строительства, но после проведения восстановительных работ. Проведение восстановительных работ может привести к нарушению сроков передачи готового объекта заказчику не более 6 месяцев;

4) допустимые риски – могут привести к повреждению построенной части объекта или используемого имущества, при которой возможно проведение восстановительных работ за один рабочий день, что не приводит к нарушению сроков передачи объекта заказчику.

Достаточно существенный размер ущерба в результате своей реализации могут принести риски второй группы – это риски причинения вреда третьим лицам в результате деятельности основного производства строительной организации.

Данные риски связаны с возникновением обязанности организации, которая осуществляет выполнение строительно-монтажных работ, возместить

ущерб от нанесения травм, увечий третьим лицам, повреждения собственности этих лиц, а также от других вторжений в сферу интересов третьих лиц в течение периода проведения строительно-монтажных работ. При этом под третьими лицами понимаются юридические и физические лица, не принимающие непосредственное участие в выполнении строительно-монтажных работ.

При осуществлении транспортного инфраструктурного строительства в условиях плотной городской застройки могут возникнуть повреждения близлежащих зданий, сооружений и коммуникаций в результате просадки грунта, вибрации, а также движения строительной техники. Возможно также и негативное воздействие на окружающую среду, которое может повлечь за собой значительный ущерб. В таком случае третьим лицом выступают уполномоченные органы исполнительной власти, в чьем ведении находится охрана окружающей среды

Состоявшиеся страховые случаи по данной группе рисков за 2021-2022 годы систематизированы в таблице 4.

После завершения строительно-монтажных работ у строительной организации образуется третья группа рисков – это риски причинения вреда Заказчику в гарантийный период.

Нормами гражданского законодательства предусмотрена ответственность исполнителя строительно-монтажных работ, за недостатки (дефекты), обнаруженные во время гарантийного срока [3, ст.755]. Период послепусковых гарантийных обязательств устанавливается сторонами самостоятельно с учетом гражданского законодательства, нормативных актов Минстроя России и других соответствующих ведомств [3, ст.755].

Одновременно с этим нормы гражданского законодательства предусматривают предельный срок обнаружения недостатков, который составляет пять лет [3, ст.756].

Если в результате недостатков (дефектов) произошли повреждения или гибель построенного объекта, то строительная организация обязана

произвести ремонт или восстановление данного объекта. При этом в случае, если повреждения произошли в результате естественного износа объекта, неправильной эксплуатации его заказчиком или проведения им ненадлежащего ремонта, ответственность за доказательство случившегося возлагается на строительную организацию. В свою очередь, исполнение данной обязанности может также нести в себе значительные суммы ущерба.

Таблица 4 - Оценка причин и сумм состоявшихся страховых случаев по рискам нанесения вреда третьим лицам в процессе выполнения строительно-монтажных работ за 2021-2022 годы в Российской Федерации

Причина	2021 г.		2022 г.	
	Количество страховых случаев, ед.	Сумма страховых выплат, млн руб.	Количество страховых случаев, ед.	Сумма страховых выплат, млн руб.
Причинение вреда жизни третьих лиц	9	0,5	10	0,8
Причинение вреда здоровью третьих лиц	1	2	0	0
Причинение вреда имуществу физических лиц	126	14	798	58
Причинение вреда имуществу юридических лиц	63	14	653	53
Прочие	159	227	12	108

Источник: составлено автором на основании данных официальной отчетности субъектов страхового дела [176].

На практике, при реализации крупных транспортных инфраструктурных проектов привлекается генеральный подрядчик и большое количество субподрядчиков, то есть организаций, проводящих работу по возведению части или отдельного этапа строительного объекта по договору строительного подряда с генеральным подрядчиком. Важно заметить, что нормы гражданского законодательства предусматривают ответственность генерального подрядчика перед заказчиком за последствия некачественного исполнения строительно-монтажных работ субподрядчиком [3, ст. 706]. В данном контексте у генерального подрядчика имеются следующие риски:

1) связанные с возникновением обязанности произвести ремонт или восстановление объекта в результате повреждения или гибели построенного

объекта в гарантийный период, которое произошло из-за недостатков (дефектов) допущенных субподрядчиком;

2) связанные с невыполнением субподрядчиком обязанности по проведению ремонтных или восстановительных работ.

Наиболее вероятной причиной возникновения ущерба по третьей группе рисков являются полная или частичная гибель, а также выход из строя объекта строительства, строительных конструкций, материалов, инженерных коммуникаций, систем и оборудования - в послепусковой гарантийный период:

1) в результате недостатков, допущенных при выполнении строительно-монтажных работ (к таким недостаткам относятся случайные ошибки в проектировании возводимого объекта, использование недоброкачественных материалов, несоблюдение технологии выполнения строительно-монтажных работ и тому подобные);

2) в результате недостатков, допущенных при выполнении ремонтных или восстановительных работ по гарантийным обязательствам.

Риски третьей группы можно классифицировать «по масштабу потенциального ущерба» аналогично рискам первой группы: катастрофические, критические, значимые, допустимые.

Каждая из представленных выше групп рисков осложняется:

1) наличием нескольких субъектов рисков - сторон договора строительного подряда, являющихся собственником рисков (подрядчиков, субподрядчиков, субсубподрядчиков, генерального подрядчика, заказчика строительства);

2) сложной системой взаимоотношений между заказчиком, подрядчиком, субподрядчиками различного уровня и поставщиками материалов или оборудования.

Риски третьей группы в специализированной литературе и нормативных документах не рассматриваются как разновидность строительно-монтажных рисков. Так, «Условия страхования строительно-монтажных работ и

гражданской ответственности перед третьими лицами при проведении строительно-монтажных работ» [33], разработанные Всероссийским союзом страховщиков определяют только две секции договора страхования строительно-монтажных рисков: «Секция № 1 определяет условия страхования строительно-монтажных работ. Секция № 2 определяет условия страхования гражданской ответственности при выполнении строительно-монтажных работ» [33]. По нашему мнению, риски третьей группы неразрывно связаны с объектом строительства и процессом осуществления строительно-монтажных работ, поэтому их следует рассматривать как составляющую часть строительно-монтажных рисков.

Представляется, что анализ групп риска путем введения субъектов риска показывает взаимозависимость имущественных интересов участников строительства, что представлено в таблице 5.

Таким образом, строительно-монтажные риски могут иметь разнообразную природу возникновения и различаются по виду ущерба, наступающего в результате реализации риска (содержанию риска). Кроме того, строительно-монтажные риски сопутствуют всем этапам строительного проекта, включая проектный и послепусковой периоды.

При этом денежное выражение объема рисков увеличивается по мере готовности объекта строительства с достижением максимума в момент его сдачи в эксплуатацию, что существенно отличает данные риски от страхования рисков иного имущества, когда денежная величина объема рисков уменьшается по мере его износа. Если рассматривать риски в контексте отраслевой принадлежности строительных объектов, то имущественные интересы в транспортном инфраструктурном строительстве однородны, что обусловлено однородностью создаваемой продукции строительных предприятий (строительство мостов, тоннелей, дорог и так далее), а также особенностями рисков.

Таблица 5 – Взаимозависимость имущественных интересов участников строительства

Группа факторов		Субъект риска		
		Заказчик строительства/ Эксплуатирующая организация	Генеральный подрядчик	Подрядчик / Субподрядчик
Основное производство строительной организации	вред строительному производству и создаваемому объекту	Невыполнение генеральным подрядчиком (подрядчиком) обязанности по проведению восстановительных работ объекта строительства	Невыполнение подрядчиком/субподрядчиком обязанности по проведению восстановительных работ объекта строительства	Причинение вреда, полная или частичная гибель объекта строительства, строительных конструкций, материалов, инженерных коммуникаций, систем и оборудования, временных зданий и сооружений, строительной техники и оборудования, рабочего инструмента в период осуществления строительно-монтажных работ
	вред третьим лицам	Невыполнение генеральным подрядчиком/подрядчиком/субподрядчиком обязанности по возмещению вреда третьим лицам в течение периода проведения работ	Невыполнение подрядчиком/субподрядчиком обязанности по возмещению вреда третьим лицам в течение периода проведения работ	Возникновение обязанности возместить потери в результате нанесения травм, увечий третьим лицам, повреждения собственности этих лиц, а также от других вторжений в сферу интересов третьих лиц в течение периода проведения работ
	вред эксплуатации объекта	Невыполнение генеральным подрядчиком обязанности по проведению ремонтных или восстановительных работ	Невыполнение подрядчиком/субподрядчиком обязанности по проведению ремонтных или восстановительных работ	Возникновение обязанности произвести ремонт или восстановление уже построенного объекта, который был поврежден или полностью разрушен в течение гарантийного периода, из-за недостатков (дефектов), допущенных при строительстве

Источник: составлено автором.

1.2 Этапы развития страхования строительно-монтажных рисков в мире и Российской Федерации

Страхование строительно-монтажных рисков – это сложный комплексный вид страхования, который относят к группе страхования технических рисков [146].

Страхование технических рисков получило предпосылки к развитию в XVIII-XIX вв. под воздействием промышленной революции в Англии и других развитых странах, в ходе которой происходил переход от ручного

труда и ремесленного производства к индустриальному обществу с преобладанием фабричного производства. Нужды растущей промышленности приводили также к транспортной революции: происходило усовершенствование технологий строительства каналов, строились новые дороги. В этот период взрывы паровых котлов, машин и двигателей происходили регулярно, примерно раз в четыре дня. Высокая частота подобных случаев, их опасность, а также высокая стоимость оборудования создали спрос на страхование. В 1859 году в Манчестере была основана Компания по страхованию паровых котлов (Steam Boiler Assurance Co) [203], а в 1866 году в США в городе Хардфорд была создана Компания по надзору за паровыми котлами и их страхованию (Hartford Steam Boiler) [139; 201].

Первоначально страховые компании предлагали «нестандартные» полисы страхования «от огня». Данные полисы включали в себя не только риски ущерба имуществу в результате пожара, но и дополнялись обстоятельствами с учетом особенностей страхуемого имущества, такими как взрыв, внутреннее повреждение, кража с взломом, стихийные бедствия [202]. Наряду с этим страховыми компаниями проводились регулярные проверки надлежащего использования котлов, для чего привлекались высококвалифицированные инженеры. Позднее стали страховать не только паровые котлы и паровые машины, но и другое имущество: здания, сооружения, строительные машины. Однако эти полисы не охватывали многих опасностей, которые были характерны для технических рисков, например, риски, связанные с монтажными дефектами или с человеческим фактором [159, с. 20-25; 139]. Например, эксплуатация паровых котлов на предельной мощности, технологически неправильная последовательность запуска парового котла, а также оставление котла без присмотра могли приводить к значительным человеческим жертвам.

Научные открытия XIX века способствовали появлению бензиновых, дизельных, газовых моторов и двигателей, что в свою очередь увеличило спрос на страхование технических рисков. В результате английскими и

немецкими страховщиками были разработаны полисы под общим названием «страхование двигателей». Данные полисы обеспечивали страховую защиту двигателей разных видов от непредвиденной и внезапной гибели, а также от порчи работающего или выключенного двигателя [139].

Одним из основоположников страхования технических рисков был немецкий предприниматель Карл Фон Тиме. Его идея создания международного и многоотраслевого перестраховочного бизнеса позволила в апреле 1880 года основать Мюнхенское перестраховочное общество (Munich Reinsurance Company) [139]. По мнению Тиме потери в одной отрасли могли бы быть скомпенсированы прибылью в другой отрасли, а интернационализация страхования могла бы привести к широкому перераспределению рисков.

5 февраля 1890 года в Берлине была создана компания Альянс (Allianz). Учредителями данной компании являлись все члены наблюдательного совета Мюнхенского перестраховочного общества, а также депутаты, промышленники и банкиры. Первоначально компания специализировалась на страховании грузов, однако в течение 1920-х и 1930-х годов компания расширила спектр предоставляемых услуг, начав действовать в совершенно новых для себя видах страхования. Разработки в области технического страхования носили новаторский характер. Компания первой в Германии начала предлагать строительно-монтажное и гарантийное страхование. В то время как другие страховые компании видели свою роль исключительно в предоставлении финансовых компенсаций за убытки, Альянс реализовал мероприятия, которые носили превентивный характер, в числе которых было проведение технических консультаций и инспекционных проверок. В 1920 году с помощью специальных инженеров компания провела первую регулярную проверку электростанций. В 1924 году компания начала выпускать собственный периодический инженерный журнал, который соответствовал высоким научным стандартам. В 1932 году компания создала

научную лабораторию для тестирования оборудования, которая стала центром для исследования технических рисков.

В 1920-1930-х годах назрела необходимость в обеспечении страховой защиты на различных этапах строительного и монтажного процесса. К 1924 году появился полис страхования монтажных работ на условиях «от всех рисков», он был разработан страховой компанией Альянс и поддержан Мюнхенским перестраховочным обществом [139]. Новый страховой продукт быстро получил признание в континентальной Европе, Великобритании и США под названием «страхование строительства» (Construction Insurance) или «страхование рисков строительства» (Builders' Risk Insurance) [70, с. 70]. А в 1927 году данный полис был дополнен покрытием риска затрат на выполнение гарантийных обязательств после ввода смонтированного оборудования в эксплуатацию.

С 1929 года в Великобритании в отдельных строительных контрактах начало появляться требование страховать строительно-монтажные риски. Впервые такое требование содержалось в контракте на строительство Ламбетского моста через Темзу в Лондоне. В Германии и Ирландии такие требования стали появляться с 1935 года.

На основе полиса страхования монтажных работ на условиях «от всех рисков» впоследствии был разработан полис страхования рисков подрядчика при выполнении строительных работ. Он получил широкое распространение после завершения Второй мировой войны, когда в связи с необходимостью масштабного восстановления Европы произошло значительное увеличение объемов строительства. Во многих случаях инвесторами строительства в послевоенный период выступали банки и финансовые институты, которые с целью обеспечения сохранности своих капиталовложений требовали включения в строительные контракты условия о наличии полиса страхования строящихся объектов от всех рисков.

В середине 60-х годов XX века начался бум промышленного строительства в странах с развитой рыночной экономикой. Технологическое

развитие в сфере промышленности и строительства (в особенности в том, что касалось технологического развития в области машиностроения и энергетического строительства, в том числе постройки ядерных установок) привело к тому, что в страховании появились новые риски. Перед страховщиками встала дилемма: либо воздержаться от страхования новых рисков, либо развивать новые меры по управлению рисками на международной арене. Ведущие немецкие страховщики отрасли машиностроения предложили создать ассоциацию для решения новых проблем в международном масштабе. К ним присоединились 11 стран: Австрия, Бельгия, Франция, Великобритания, Италия, Япония, Норвегия, Швеция, Швейцария, Германия, а также СССР. Позже присоединились США и Дания. Таким образом, в 1968 году была создана Международная ассоциация страховщиков технических рисков (The International Association of Engineering Insurers - IMIA).

В Российской Федерации страхование технических рисков ведет свою историю с начала 70-х годов XX века и до настоящего времени развивалось под влиянием одной из наиболее влиятельных в мире страховых школ – Мюнхенского перестраховочного общества (Munich Reinsurance Company) [139].

Несмотря на то, что в основу страхования технических рисков была положена зарубежная практика, виды полисов страхования, по которым работали отечественные страховщики, отличались от западных аналогов.

В СССР рынка страхования строительно-монтажных рисков как такового не существовало. Страхование строительно-монтажных рисков при строительстве объектов на территории СССР советскими строительными организациями не производилось, так как возмещение ущерба в строительстве реализовалось за счет средств заказчика, которым являлось государство. Формально государство являлось не только заказчиком, но и исполнителем, поскольку строительные организации были государственными.

В представленных условиях в строительную смету включались затраты на непредвиденные расходы, которые составляли 10% от затрат, непосредственно связанных с выполнением строительных или монтажных работ.

Другой причиной, обуславливающей отсутствие страхования строительного-монтажных рисков для внутренних нужд СССР, являлась государственная монополия на страховую деятельность [139]. Правила страхования, виды, объекты и формы страхования были унифицированы и устанавливались централизованно. Данное положение не давало возможностей для совершенствования и развития страхования, что приводило к застою и полной оторванности от международных стандартов страхования. В странах с рыночно-ориентированной экономикой к этому периоду времени каждый строительный проект был обеспечен страховой защитой – и заказчики, и подрядные организации осознавали потенциальные риски. В связи с этим первые зарубежные строительные проекты советских организаций, а позднее и проекты, реализуемые иностранными подрядчиками на территории СССР, потребовали наличия полисов страхования строительных рисков. Эту нишу заняла компания «Ингосстрах», которая предпринимала попытки вести свою деятельность с учетом мировой практики, в частности практики Мюнхенского перестраховочного общества и Международной ассоциации страховщиков технических рисков. В результате этого накапливалась информация, готовились документы и правила, по которым можно было бы работать. Советское законодательство не предусматривало специального регулирования страхования строительного-монтажных рисков. Оно производилось в рамках нормативно-правового поля, существовавшего для страхового дела на тот момент времени. Глава «О государственном страховании» Гражданского Кодекса РСФСР от 1964 года содержала всего пять статей. Подобная краткость объясняется тем, что поскольку страхование в СССР было государственным и коммерческих

страховых организаций не существовало, то в законодательном порядке регулировались лишь основные положения о страховании.

В конце 1980-х годов в СССР была отменена монополия государства на страховую деятельность. Принятие Верховным Советом СССР 26 мая 1988 года Закона СССР «О кооперации» позволило кооперативам и их союзам создавать кооперативные страховые учреждения [18]. Первые негосударственные страховые компании были созданы в форме страховых кооперативов. Параллельно шел процесс формирования акционерных страховых обществ. В 1992 году Госстрах СССР был преобразован в акционерное общество и стал Российской государственной страховой компанией [26].

В начале 1990-х годов с восстановлением института частной собственности возник негосударственный строительный сектор, однако данное обстоятельство не вызвало зарождения интереса к страхованию строительно-монтажных рисков.

Импульсом к развитию страхования строительно-монтажных рисков послужили законодательные нововведения, вступившие в силу после 1995 года. Одним из них было принятие части второй Гражданского кодекса Российской Федерации, согласно положениям которого ответственность за строительную часть контракта была возложена не на заказчика, а на подрядчика [2, ст.741]. В тот период времени начали осуществляться первые после распада СССР серьезные строительные проекты, которые привели к появлению первых полисов страхования строительно-монтажных рисков.

Несомненную значимость для строительных организаций страхование приобрело в результате реализации Постановления Правительства Российской Федерации от 25 марта 1996 г. № 351 «Об утверждении Положения о лицензировании строительной деятельности» в части обеспечения страховой защиты от рисков, возникающих при осуществлении строительной деятельности.

В 1997 году Координационным центром по страхованию при Минстрое России были разработаны «Методические материалы по страхованию строительных рисков». Данные материалы были рекомендованы строительным организациям в своей производственной деятельности [20], но давали только общее представление об оценке риска при страховании строительно-монтажных рисков и были рассчитаны на работников страховых компаний и инженерно-технических служб строительно-монтажных организаций, которые впервые столкнулись с этим сложным видом страхования. При страховании строительства сложных и дорогостоящих строительных объектов приоритет отдавался опыту, накопленному крупнейшими зарубежными перестраховочными компаниями (Мюнхен Ре, Кельнше Ре, Свисс Ре, Ллойд и другие).

Если первое время объектом страхования являлись имущественные интересы страхователя (выгодоприобретателя), связанные с возможным причинением вреда сооружаемому объекту в процессе строительно-монтажных работ, то с 1997 года начали страховаться также риски, связанные с необходимостью возместить вред, причиненный здоровью либо имуществу третьих лиц при производстве строительно-монтажных работ. Данные риски страховались комплексно.

В 1999 году Межведомственной комиссией по подрядным торгам при Госстрое России были утверждены «Методические рекомендации по составлению договоров подряда на строительство в Российской Федерации» [19]. Они предусматривали раздел «Страхование объекта строительства». Данные рекомендации не носили директивный характер, а скорее являлись методическим пособием и были предназначены для практического применения при составлении договоров подряда на строительство.

Начавшийся в 2002-2003-х годах подъем экономики и начало осуществления крупных строительных (в особенности инфраструктурных) проектов по всей стране, привели к широкому распространению страхования строительно-монтажных рисков в рамках проектов, осуществляемых за счет

средств государственного бюджета. С 1 января 2002 г. на себестоимость продукции можно было относить всю сумму затрат на страхование строительно-монтажных рисков, в отличие от прежней практики, когда на эти цели допускалось расходовать не более 2% от стоимости реализуемой продукции.

5 марта 2004 года Постановлением Госстроя России была введена методика определения стоимости строительной продукции [25]. Она позволила включать в сводный сметный расчет стоимости строительства объекта затраты на страхование строительно-монтажных рисков. В дальнейшем все принимаемые законодательные акты и распоряжения о государственных контрактах и о концессиях были направлены на использование страхования строительно-монтажных рисков для защиты государственных и частных инвестиций. При этом страхование строительно-монтажных рисков реализовалось и реализуется в добровольной форме страхования. Государственные заказчики на свое усмотрение могли предусматривать или не предусматривать расходы на страхование строительно-монтажных рисков в строительных сметах.

Следует отметить, что в нашей стране отсутствовала единая методика и подход к страхованию строительно-монтажных рисков. Разные субъекты страны использовали разные подходы к страхованию. Одни регионы не производили страхование даже при строительстве технически сложных объектов, другие регионы наоборот активно прибегали к такому способу снижения рисков. Соответственно государственный заказчик мог как включать расходы на страхование в сводный сметный расчет, так и не предусматривать сметой.

Неоднократно в России начиналась работа по систематизации опыта страхования строительно-монтажных рисков и разработке единых правил. Однако по ряду причин подобная работа заканчивалась безрезультатно. В январе 2014 года Президентом Российской Федерации было дано поручение Правительству создать систему страхования строительно-монтажных рисков

при возведении объектов строительства, которые финансируются за счет средств государственного бюджета или компаниями с государственным участием. Данная система, в числе прочего, должна была содержать в себе экономически оправданные сметные нормативы при определении сметной стоимости объектов строительства, а также регламентировать предельные расходы на добровольное страхование строительно-монтажных рисков в зависимости от сложности объекта и сроков его строительства, что позволило бы эффективно расходовать государственный бюджет. Во исполнение данного поручения Министерство строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации своим приказом [30] вовсе отменило практику включения затрат на страхование строительно-монтажных рисков в сводные сметные расчеты. Таким образом, строительные организации должны производить страхование возводимых объектов за счет собственной прибыли.

Торгово-промышленная палата Российской Федерации и экспертное сообщество в области строительства в целом поддержали необходимость разработки экономически оправданных нормативов, а также повышения эффективности расходования средств государственного бюджета. При этом было отмечено, что указанный приказ Минстроя России не позволит достичь решения указанной задачи. Страхование сообщество отметило, что исключение страхования из смет не является решением поставленной задачи [165].

В результате вступления в силу изменений в законодательстве, некоторые заказчики, участвующие в строительных проектах, отказались от включения затрат на страхование в строительные сметы. Это затронуло не только проекты, финансируемые за счет государственного бюджета, но также и проекты, которые финансируются за счет частных инвесторов.

Таким образом, положения приказа Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации противоречат сути поручения Президента, а также принципу эффективного использования бюджетных средств. Если при производстве строительных работ произошел страховой случай со значительным ущербом, а у подрядчика отсутствует

договор страхования строительно-монтажных рисков, то у подрядчика может не быть собственных средств для восстановления поврежденного объекта. Следовательно, подрядчик не сможет продолжить строительство и сдать объект заказчику, что приведет к искам со стороны заказчика. С одной стороны, подрядчик не сможет удовлетворить данный иск из-за отсутствия необходимого объема собственных средств, результатом чего будет являться банкротство. С другой стороны, государственному заказчику придется продолжить строительство путем проведения нового конкурса и выбора нового подрядчика, что неизбежно приведет к увеличению сроков строительства и его удорожанию. При этом если часть бюджетных средств уже потрачена в качестве оплаты аванса подрядчику, бюджету нужно будет изыскать новые источники средств. Новая цена строительства должна предусматривать не только стоимость работ по достройке и восстановлению поврежденного объекта, но и инфляционные и репутационные издержки. При строительстве социально значимых инфраструктурных объектов увеличение сроков строительства может привести к негативной социальной напряженности.

Существует мнение, что положения Приказа Минстроя России привели методику определения стоимости строительной продукции в соответствие с нормами Налогового кодекса Российской Федерации. Сторонники данного мнения не разъясняют с какими именно нормами. Возможно, они имели в виду, что в практике бухгалтерского и налогового учета постоянно возникали вопросы начисления НДС при реализации строительных работ (услуг) на строку сметной документации, относящуюся к страхованию. По этим вопросам Министерство Финансов и Федеральная налоговая служба давали свои разъяснения, в соответствии с которыми не требовалось вносить изменения в методику определения стоимости строительной продукции [21; 22; 23].

Порядок оплаты работ по договорам строительного подряда установлен Гражданским кодексом [2, ст. 709], который предусматривает, что цена в

договоре подряда (договорная цена) включает компенсацию издержек подрядчика и причитающееся ему вознаграждение. Цена работы может быть определена путем составления сметы. Определение стоимости строительной продукции, как упоминалось ранее, регламентируется методикой определения стоимости строительной продукции. До Приказа Минстроя, в сметную стоимость включались расходы на страхование. Страхование строительно-монтажных рисков осуществляет сторона, которая несет эти риски, то есть строительная организация (подрядчик). Таким образом, расходы на страхование признаются производственными издержками данной организации и являются элементом ценообразования. При этом заказчик оплачивает подрядчику выполненные работы, стоимость которых включает издержки на страхование. В письмах Минфина Российской Федерации и Федеральной налоговой службы дается разъяснение о том, что исчисление НДС по отдельным составляющим договорной цены Налоговым кодексом не предусмотрено. Поэтому налоговая база по НДС в отношении строительных работ, реализуемых подрядчиком, цена которых формируется с учетом издержек на страхование, определяется как договорная цена этих работ. По данной позиции имеется и судебная практика [27; 28].

Вопреки нововведению Минстроя, имелись единичные случаи реализации строительных проектов, которые предусматривали включение затрат на страхование в строительную смету. Например, типовая форма контрактов на выполнение работ по строительству и (или) реконструкции стадионов для подготовки и проведения чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года предусматривала обязательное наличие у подрядной организации страхового полиса на полную стоимость возводимых объектов в счет цены контракта [29].

Нововведение Минстроя негативно повлияло на финансовое состояние страховых компаний, которые специализировались на строительно-монтажных рисках. Суммы премий в 2015 году значительно уменьшились, что в результате привело к первым банкротствам. В частности,

в 2016 году прекратила свою деятельность АО САО «ГЕФЕСТ», которая специализировалась на страховании строительного-монтажных рисков в транспортном, промышленном и жилищном строительстве.

После ухода со страхового рынка АО САО «ГЕФЕСТ» его доля перераспределена между оставшимися на рынке страховыми компаниями, при этом наиболее существенная доля досталась Страховой группе «СОГАЗ».

Ситуация значительно изменилась в 2020-2021-х годах. Ориентируясь на сложившиеся негативные тенденции рынка страхования строительного-монтажных рисков с целью восстановления страховой защищенности объектов строительства по инициативе Российского Союза строителей совместно с Минстроем России и строительным сообществом был подготовлен и утвержден Приказ Минстроя России от 04.08.2020 № 421/пр [31]. Данный документ вернул в рекомендуемый перечень работ и затрат сметы стоимости строительства затраты на страхование строительного-монтажных рисков.

Более того, с целью обеспечения более высокой прозрачности страхования строительного-монтажных рисков для государственных заказчиков и строительных подрядчиков Всероссийским союзом страховщиков по согласованию с Минстроем России и Ассоциацией «Национальное объединение строителей» (далее - НОСТРОЙ) были разработаны и утверждены «Условия страхования строительного-монтажных работ и гражданской ответственности перед третьими лицами при проведении строительного-монтажных работ» [33]. НОСТРОЙ - это общероссийская негосударственная некоммерческая организация, объединение саморегулируемых организаций в строительной отрасли, основанное на обязательном членстве лиц, осуществляющих строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов капитального строительства

В настоящее время по различным оценкам 70-90% застрахованных объектов составляют крупные инфраструктурные (транспортные, энергетические, социальные) проекты с финансовым участием государства.

Таким образом, можно определить следующие этапы становления страхования строительно-монтажных рисков в России / СССР:

Этап 1: 1970-1995 годы – знаменуется формированием в СССР первого опыта о страховании технических рисков. Страхование строительно-монтажных рисков в СССР осуществляет страховая компания «Ингосстрах», являющаяся монополистом. Данная компания принимала на страхование риски строительных работ, осуществляемых в рамках контрактов советских организаций с зарубежными партнерами. По строительным проектам, осуществляемым без участия зарубежных организаций, страхование не производилось, так как возмещение ущерба производилось за счет средств заказчика, путем включения в смету затрат на непредвиденные расходы. Законодательного регулирования конкретно для данного вида страхования не было, оно производилось в рамках главы «О государственном страховании» Гражданского Кодекса РСФСР, содержащей в себе всего пять статей. Это объяснялось узкой областью страхования и отсутствием коммерческих структур.

Этап 2: 1995-2003 годы – знаменуется созданием в Российской Федерации первых страховых обществ акционерного типа, специализирующихся на страховании строительно-монтажных рисков. Так же впервые приняты законодательные и методические нововведения в области страхования строительно-монтажных рисков, которые способствовали увеличению страховой защищенности осуществления строительной деятельности. В себестоимость строительной продукции разрешалось включать расходы на страхование в размере не более 2% от стоимости реализуемой продукции, а с 2002 года всю сумму затрат на страхование.

Этап 3: 2004–2014 годы – знаменуется применением в Российской Федерации практики включения затрат на страхование в себестоимость строительной продукции. Это благоприятно сказывалось на распространении страхования строительно-монтажных рисков, что привело к высокому охвату

страхованием почти всех строительных проектов, реализуемым за счет средств государственного бюджета.

Этап 4: 2014–2021 годы - в этот период времени Минстроем России была отменена практика включения затрат на страхование строительно-монтажных рисков в сводные сметные расчеты, что привело к отказу заказчиков и подрядчиков от страхования или выбору минимального страхового покрытия, которое не соответствовало реальным рискам. Причиной этому стало нежелание строительных организаций осуществлять страхование за счет собственных средств. Другой причиной является то, что страхование реализуется в добровольной форме и не всегда включается в строительный контракт в качестве обязательного условия.

Современный этап: 2021 г. – по настоящее время. В данный период времени возвращена практика включения затрат на страхование строительно-монтажных рисков в сводные сметные расчеты, что привело к восстановлению рынка страхования строительно-монтажных рисков. Также были разработаны Условия страхования строительно-монтажных работ и гражданской ответственности перед третьими лицами при проведении строительно-монтажных работ, что благоприятно отразилось на степени защищенности строительных объектов.

1.3 Особенности страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства

Страхование строительно-монтажных рисков, как и любой другой вид страхования, регламентируется главой 48 «Страхование» Гражданского кодекса Российской Федерации и Законом Российской Федерации «Об организации страховой деятельности в Российской Федерации». Наряду с этим, некоторые особенности страхования строительно-монтажных рисков находят свое отражение в строительном законодательстве.

Согласно положениям Гражданского кодекса по договору имущественного страхования могут быть застрахованы следующие имущественные интересы [3, ст. 929]:

1) риск утраты (гибели), недостачи или повреждения определенного имущества;

2) риск ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда жизни, здоровью или имуществу других лиц, а в случаях, предусмотренных законом, также ответственности по договорам - риск гражданской ответственности;

Поэтому из контекста представленного положения страхование строительно-монтажных рисков по своему содержанию является имущественным страхованием.

В статье 32.9 Закона «Об организации страховой деятельности в Российской Федерации», которая посвящена видам страхования, вид «страхование строительно-монтажных рисков» не значится. Как ранее упоминалось, страхование строительно-монтажных рисков является сложным комплексным видом страхования. Поэтому из содержания статьи Закона в качестве составляющих элементов комплекса можно назвать следующие виды страхования [8, ст. 32.9]:

1) страхование имущества юридических лиц, за исключением транспортных средств и сельскохозяйственного страхования (п. 12);

2) страхование гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам (п. 20);

3) страхование гражданской ответственности за причинение вреда вследствие недостатков товаров, работ, услуг (п. 19).

Положения Гражданского кодекса Российской Федерации дают возможность предусмотреть в договорах строительного подряда обязанность строительной организации страховать риски случайной гибели или случайного повреждения объекта строительства, материалов, оборудования и другого имущества, используемого при строительстве, а также риск

возникновения ответственности за причинение вреда третьим лицам при осуществлении строительства [3, ст. 742].

Строительное законодательство представлено обширным массивом законодательных, подзаконных и нормативно-технических актов, которые затрагивают различные аспекты строительной деятельности. Прежде всего, это Градостроительный кодекс Российской Федерации от 29 декабря 2004 года № 190-ФЗ, а также глава 37 §3 «Строительный подряд» Гражданского кодекса Российской Федерации. Положения Федерального закона «О техническом регулировании» нормами технического регулирования процессов строительства и монтажа признает технические регламенты, стандарты и своды правил. Для целей страхования, в части оценки рисков, интерес представляют Федеральный закон «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» [16], Федеральный закон «О пожарной безопасности» [15], Федеральный закон «О промышленной безопасности опасных производственных объектов» [14]. Нормативные требования подобных законов позволяют обеспечить надежность и безопасность строительства, а также обоснованно оценить строительно-монтажные риски.

Помимо представленных Федеральных законов и технического регламента, существуют «Методические материалы по страхованию строительных рисков» [20] и «Условия страхования строительно-монтажных работ и гражданской ответственности перед третьими лицами при проведении строительно-монтажных работ» [33]. Данные методические материалы несут в себе рекомендательный характер. Они дают общее представление об оценке рисков и объектах страхования, содержат в себе типовые правила страхования, а также положение о проведении предстраховой экспертизы и о порядке оценки ущерба.

Ассоциацией «Национальное объединение строителей» формируется и ведется «Реестр страховых организаций, осуществляющих страхование рисков, связанных с выполнением работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов капитального строительства». Он содержит в

себе систематизированную информацию о страховых организациях, осуществляющих страхование рисков, связанных с выполнением работ по строительству, реконструкции, капитальному ремонту объектов капитального строительства.

Реестр создан для достижения следующих целей:

- 1) обеспечение доступной информацией о страховании рисков строительной деятельности строительных организаций, саморегулируемых организаций и других заинтересованных лиц;
- 2) обеспечение информацией о страховых организациях, осуществляющих страхование рисков строительной деятельности;
- 3) обеспечение информацией о страховых случаях при осуществлении строительной деятельности.

Включение сведений о страховой организации в реестр является добровольным мероприятием. Отсутствие страховой организации в представленном реестре не является препятствием для заключения с такой организацией договоров страхования строительно-монтажных рисков.

Крупные строительные компании, в особенности инфраструктурные, разрабатывают и принимают различные внутренние регламенты по страхованию, а также внедряют свои типовые формы договоров страхования, разработанные совместно со страховыми компаниями.

Осуществление работ по крупным строительным проектам предполагает вовлечение в работу с застрахованным объектом большого числа заинтересованных сторон. В крупных строительных контрактах участвуют: заказчик, генеральный подрядчик, субподрядчики, субсубподрядчики, проектировщики, поставщики материалов и оборудования, транспортные организации. Поэтому страховая организация должна получить сведения об основных участниках строительства, а также оценить следующие моменты:

- 1) степень надежности генерального подрядчика;
- 2) уровень профессионализма основных специалистов подрядных организаций;

- 3) показатели контроля качества строительной продукции;
- 4) меры безопасности на строительных участках.

Генеральный подрядчик и привлекаемые субподрядчики должны иметь допуски на все виды выполняемых ими строительно-монтажных работ. Страховой организацией выявляется, по каким видам строительно-монтажных работ имеется опыт выполнения, были ли ранее замечания по качеству их выполнения.

Далее страховщик изучает условия контракта на производство строительно-монтажных работ и приложенную к нему техническую документацию. Особое значение уделяется пунктам, определяющим права и обязанности подрядчика и заказчика, лимиты ответственности перед третьими лицами, а также условия послепусковых гарантий.

Страховая организация может запросить график выполнения строительно-монтажных работ. Если строительство объекта выполняется по этапам, с приемкой-сдачей объекта заказчику на каждом этапе, то страховая организация может запросить разбивку стоимости объекта по этапам и срокам реализации.

Конфигурация договоров страхования строительно-монтажных рисков зависит от особенностей объекта, в отношении которого требуется страхование, а также от условий договора строительного подряда. Разнообразие сооружаемых объектов требует индивидуального подхода со стороны страховщика и делает практически невозможным разработку унифицированного договора страхования. Например, строительство подземного пешеходного перехода и строительство совмещенного авто-железнодорожного моста через пролив требуют разного страхового покрытия, а также разную конфигурацию договора страхования.

Круг участников строительства существенно влияет на структуру и содержание договора страхования строительно-монтажных рисков. Как ранее упоминалось, в строительный проект может быть вовлечено большое число заинтересованных сторон. В практике отечественного страхования принято,

что страховая защита распространяется на всех основных участников проекта. Это значит, что договор страхования строительного-монтажных рисков заключается в пользу страхователя, заказчика строительства, генерального подрядчика, субподрядчиков любого уровня, а также иных лиц, с которыми страхователь заключил договоры в рамках реализации строительного контракта.

Встречаются следующие четыре вида страховых отношений между участниками строительства и страховыми организациями в рамках страхования строительного-монтажных рисков, которые более подробно представлены в приложении А:

Вид 1) Страхователем является заказчик строительства.

Вид 2) Страхователем является генеральный подрядчик.

Вид 3) Страхователем является подрядчик.

Вид 4) Страхователями являются субподрядчики.

В качестве страхователя в договорах страхования строительного-монтажных рисков наиболее часто выступает подрядчик (если он один) или генеральный подрядчик (если привлекаются субподрядчики) (виды № 2 и № 3). Это обусловлено тем, что в большинстве строительных контрактов с заказчиком, находит свое отражение условие, при котором риски лежат на подрядчике. Одновременно с данным условием присутствует и требование, по которому подрядчик (или генеральный подрядчик) в обязательном порядке и за свой счет должен застраховать строительные-монтажные риски. В договорах на строительство объектов транспортной инфраструктуры в качестве заказчиков, как правило, выступают государственные корпорации и компании, государственные муниципальные и унитарные предприятия, а также государственные и муниципальные органы.

Бывают случаи, когда в качестве страхователя выступает заказчик строительства (вид № 1). Несмотря на то, что в норме ст. 742 Гражданского Кодекса содержится положение, устанавливающее, что риск случайной гибели и повреждения объекта строительства лежит на подрядчике, данное

обстоятельство не противоречит страховым принципам. Страхователем по договору страхования строительно-монтажных рисков может быть лишь лицо, имеющее интерес в сохранении имущества, в отношении которого производится страхование [3, ст. 930.1]. Не подлежит сомнению, что заказчик строительства заинтересован в сохранности строящегося по его заказу объекта. Особенно если это государственный заказчик, являющийся собственником земельного участка, на котором производится строительство транспортной инфраструктуры.

В представленных первых трех видах страховых взаимоотношений строительно-монтажные риски комплексно принимает на страхование одна страховая организация. Это позволяет строительной и страховой организации более эффективно организовать мероприятия по страховому обеспечению и мониторингу строительства объекта, а также централизованно использовать средства страхового возмещения на необходимые цели.

Страхователями могут быть и привлекаемые субподрядные организации. В данном случае каждый субподрядчик в рамках вверенной части строительного проекта и строительной площадки определяет размер требуемой страховой защиты, выбирает страховую организацию и заключает договор страхования. Вследствие этого по всему строительному проекту может быть задействовано несколько страховых организаций. Данный вид страховых взаимоотношений, несмотря на отсутствие комплексного подхода, обладает преимуществом в виде распределения риска среди нескольких страховых организаций. Что потенциально позволит гарантировать страховую защиту по другим строительным площадкам в случае возникновения финансовых трудностей у одной из страховых организаций. Иными словами, объект строительства не останется вовсе без страховой защиты.

Длительный срок реализации строительного проекта также влияет на содержание договора страхования. Договор может заключаться как однократно - на весь период осуществления строительно-монтажных работ, так и многократно – новый договор страхования заключается на каждый

очередной год или следующий этап строительства. Второй вариант недостаточно популярен.

Страховая защита по договору страхования начинается с момента начала строительно-монтажных работ и прекращается моментом их завершения. Выполнение строительно-монтажных работ считается завершенным после подписания акта приема-передачи объекта. В данный момент времени риск случайной гибели или случайного повреждения объекта строительства, предусмотренный п. 1 ст. 741 ГК Российской Федерации, переходит от подрядчика (генерального подрядчика) заказчику. Если договором строительного подряда предусмотрена поэтапная сдача заказчику каждого отдельного этапа работ, то указанный риск переходит заказчику в отношении тех объектов, по которым подписан акт приема-передачи [3, ст. 753.3].

После завершения строительно-монтажных работ начинается период гарантийных обязательств. Это период времени, в течение которого нормами Гражданского законодательства предусмотрена ответственность строительной организации, которая выполняла строительно-монтажные работы, за недостатки и дефекты. Длительность данного периода устанавливается соглашением между заказчиком строительства и подрядчиком, и находит свое отражение в договоре строительного подряда. Действие страховой защиты может быть расширено на период гарантийный обязательств с помощью включения в договор страхования специальных условий и оговорок.

В практике российского страхования известны следующие условия страхового покрытия:

- 1) страхование от всех рисков;
- 2) страхование от поименованных опасностей;
- 3) страхование от всех рисков с определенными исключениями.

Страхование «от всех рисков» предполагает, что страховое покрытие по договору страхования строительно-монтажных рисков предоставляется в отношении любого ущерба, причиненного любому возводимому в процессе

строительства объекту на любой стадии проекта. Причиной возникновения ущерба может быть любое случайное и непредвиденное событие.

Представленные условия практически не применяются в «чистом виде». В процессе заключения договора страхования производится согласование исключений из страхового покрытия.

Перечень исключений также зависит от особенностей строительного проекта. Обычно выделяются общие исключения, характерные для всей строительной деятельности, и специфические исключения, которые обусловлены особенностями конкретного строительного проекта. Достаточно активно применяется перечень исключений, разработанный Мюнхенским перестраховочным обществом.

Для того чтобы страховое покрытие на условиях «от всех рисков» соответствовало принципам страхования, применяется оговорка, которая обязывает страхователя (выгодоприобретателя) соблюдать все нормативные требования и технические регламенты в области строительства, а также, оценивая строительно-монтажные риски, вести себя предусмотрительно - делая все возможное, чтобы потенциальные риски не реализовывались в ущерб.

В комплексном договоре страхования строительно-монтажных рисков объектами страхования являются различные виды имущественных интересов, не противоречащих действующему законодательству. В зависимости от вида строительного проекта и требуемого страхового покрытия, договор страхования заключается в определенной конфигурации и включением необходимых объектов страхования. Помимо общего раздела, включающего в себя общие условия по договору страхования и общие исключения, каждому виду имущественных интересов, как правило, посвящается отдельный раздел договора:

1) раздел «страхование имущества» - имущественные интересы страхователя (выгодоприобретателя), связанные с риском возможной утраты

или повреждения имущества, которое является объектом строительства или участвует в строительном процессе;

2) раздел «страхование гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам» - имущественные интересы страхователя и застрахованных лиц, связанные с обязанностью в порядке, установленном гражданским законодательством, возместить вред, причиненный личности, имуществу третьих лиц или окружающей среде в процессе выполнения строительно-монтажных работ;

3) раздел «страхование послепусковых гарантийных обязательств» - имущественные интересы страхователя, связанные с риском возникновения непредвиденных расходов, вызванных необходимостью устранения недостатков, выявленных после сдачи объекта строительства заказчику, а также повреждением (гибелью) объекта, которое наступило вследствие таких недостатков.

В составе раздела «страхование имущества» может быть застраховано множество различных видов имущества, которые представляют собой предметы и средства проведения строительно-монтажных работ.

В частности, но не ограничиваясь:

1) возводимый в процессе строительства или монтажа объект (здание, сооружение, оборудование);

2) строительные материалы, хранимые на строительной площадке, предназначенные для выполнения строительно-монтажных работ;

3) строительные элементы, конструкции, запасные части;

4) оборудование строительной площадки (временные здания и сооружения, складские помещения, строительные леса, инженерные коммуникации и тому подобные);

5) строительная техника (краны, подъемники и тому подобные).

По общему правилу в договоре страхования строительно-монтажных рисков не производится поименное перечисление застрахованного имущества.

Вместо этого указываются группы застрахованного имущества и перечень исключений по видам расходов или ущерба.

В дополнение может быть застраховано имущество, которое не является объектом строительно-монтажных работ, но неразрывно связано с таким объектом. Таким имуществом может быть принадлежащее участнику строительно-монтажных работ строение, сооружение, помещение, инженерные коммуникации, которые являются частью объекта строительства или монтажа, или непосредственно примыкают к нему.

Не принимаются на страхование в рамках представленного раздела транспортные средства, допущенные к эксплуатации и непосредственно используемые на дорогах общего пользования, а также водный и воздушный транспорт.

Страховое покрытие может распространяться на различные виды расходов. В частности, по соглашению сторон, в договоре может быть предусмотрено возмещение расходов по замене дефектного материала или устранению недостатков, допущенных при производстве строительных работ дефектными материалами. Возмещение может быть предоставлено в отношении расходов по очистке строительной площадки от обломков разрушившегося имущества.

Вместе с тем наиболее распространенными являются следующие исключения из страхового покрытия:

- 1) гибель или повреждение застрахованного имущества в результате естественных процессов износа, коррозии, окисления, а также ошибок при проектировании объекта строительства;
- 2) гибель или повреждение строительных машин и оборудования в результате внутренних неисправностей;
- 3) гибель или повреждение застрахованных объектов во время временного прекращения строительно-монтажных работ или консервации;
- 4) гибель или повреждение прототипных машин и оборудования, которые были впервые приняты в промышленную эксплуатацию;

5) убытки от гибели, утраты или повреждения проектно-сметной, технической, бухгалтерской документации, необходимой для проведения строительного-монтажных работ.

Для регионов, в которых имеется высокая вероятность повреждения объекта строительства, вызванного землетрясением, наводнением, затоплением, бурей, оползнем, страховщик может ограничить свою ответственность. В договоре страхования может быть, либо полностью исключено страховое покрытие данных рисков, либо ограничено определенной суммой. Если страхование в опасных зонах производится, то страхователь должен доказать, что объект строительства соответствует всем строительным нормам, установленным в данных опасных зонах.

Размер страховой суммы по страхованию имущества определяется, как правило, по действительной стоимости объекта строительного-монтажных работ [33] - пример представлен в таблице 6.

Таблица 6 - Определение страховой суммы по разделу «страхование имущества» договора страхования строительного-монтажных рисков

Этап реализации строительного проекта	Стоимость строительного объекта согласно проектно-сметной документации (нарастающим итогом), млн руб.	Действительная стоимость строительного объекта (нарастающим итогом), млн руб.	Остаточная стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники, млн руб.	Действительная стоимость строительного объекта для целей страхования	Страховая сумма, млн руб.
I, II – первый год	36 240	Не определяется	Не определяется	144 608	144 608
III – второй год	63 357			144 608	144 608
IV, V – третий год	93 370			144 608	144 608
VI – четвертый год	104 840			144 608	144 608
VII – пятый год	144 608			144 608	144 608
Всего	144 608	x	x	x	x

Источник: составлено автором на основе данных проекта строительства участка скоростной автомобильной дороги Москва–Санкт-Петербург (федеральная автомобильная дорога М11), участок 209 километров [179].

При этом под действительной стоимостью объекта строительно-монтажных работ понимается полная сметная стоимость строительного объекта независимо от этапа реализации строительного проекта.

Такой подход рекомендуется к применению Всероссийским союзом страховщиков при заключении договоров страхования строительно-монтажных рисков [33].

На наш взгляд данный подход определения страховой суммы может применяться только при условии, если срок строительства составляет менее года, сметная стоимость не подлежит изменению в процессе строительства, а стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники не является существенной.

С целью более точной и экономически обоснованной оценки страховой суммы предлагается производить расчет страховой суммы следующим образом:

1) в момент заключения договора страхования - страховую сумму определять на основании плана строительства согласно проектно-сметной документации в детализации каждого года (этапа) реализации строительного проекта по формуле (1) и примеру в таблице 7.

Таким образом, страховая сумма будет достигать максимума к последнему году (этапу) реализации строительного проекта.

$$S_i = ПС_i + ОС_{ус}, \quad (1)$$

где S_i – страховая сумма для i -го года (этапа) реализации строительного проекта;

$ПС_i$ – план строительства для i -го года (этапа) реализации строительного проекта;

$ОС_{ус}$ - усредненная стоимость строительной техники, предполагаемой к участию в строительном проекте.

Таблица 7 - Определение страховой суммы по разделу «страхование имущества» договора страхования строительно-монтажных рисков

Этап реализации и строительного проекта	План строительства согласно проектно-сметной документации, млн руб.	План строительства согласно проектно-сметной документации (нарастающим итогом), млн руб.	Действительная стоимость строительного объекта для целей страхования	Страховая сумма, млн руб.
I, II – первый год	36 240	36 240	36 240	36 240
III – второй год	27 117	63 357	63 357	63 357
IV, V – третий год	30 013	93 370	93 370	93 370
VI – четвертый год	11 470	104 840	104 840	104 840
VII – пятый год	39 768	144 608	144 608	144 608
Всего	144 608	x	x	x

Источник: составлено автором на основе данных проекта строительства участка скоростной автомобильной дороги Москва–Санкт-Петербург (федеральная автомобильная дорога М11), участок 209 километров [179].

2) каждый последующий год (этап) производить корректировку страховой суммы (с заключением дополнительного соглашения к договору страхования) с учетом темпов строительства, корректировок планов строительства и остаточной стоимости оборудования строительной площадки и строительной техники в формуле (2) и примеру в таблице 8.

$$S_{ki} = DC_i + PC_{ki} + OC_i, \quad (2)$$

где S_{ki} – скорректированная страховая сумма для i -го года (этапа) реализации строительного проекта;

DC_i – действительная стоимость строительного объекта на начало i -го года (этапа) реализации строительного проекта;

PC_{ki} – план строительства для i -го года (этапа) реализации строительного проекта с учетом всех корректировок и пересмотров;

OC_i – остаточная (либо справедливая) стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники на начало i -го года (этапа) реализации строительного проекта.

Таблица 8 - Определение страховой суммы по разделу «страхование имущества» договора страхования строительно-монтажных рисков

Этап реализации строительного проекта	Действительная стоимость строительного объекта на начало года, млн руб.	План строительства согласно проектно-сметной документации, млн руб.	Факт строительства согласно актам выполненных работ, млн руб.	Действительная стоимость строительного объекта на конец года, млн руб.	Остаточная стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники, млн руб. (на начало года)	Скорректированная страховая сумма, млн руб.
I, II – первый год	0	36 240	38 420	38 420	х	36 240
III – второй год	38 420	27 117	27 104	65 524	5	65 542
IV, V – третий год	65 524	30 013	30 380	95 904	7	95 544
VI – четвертый год	95 904	11 470+2 000	10 703	106 607	3	109 377
VII – пятый год	106 607	39 768+2 744	42 745	149 352	1	149 353
Всего	х	144 608+4 744	149 352	х	х	х

Источник: составлено автором на основе данных проекта строительства участка скоростной автомобильной дороги Москва–Санкт-Петербург (федеральная автомобильная дорога М11), участок 209 километров [179].

В рамках раздела договора страхования, посвященного гражданской ответственности за вред, причиненный третьим лицам, страховая защита ограничивается случаями возникновения гражданской ответственности, непосредственно связанной с выполнением строительно-монтажных работ.

В договор могут быть включены случаи наступления следующих страховых событий:

1) причинение вреда жизни и здоровью третьих лиц, также вред, причиненный третьим лицам в результате смерти кормильца;

2) причинение вреда имущественным интересам третьих лиц в результате повреждения, уничтожения, порчи имущества физических и юридических лиц;

3) причинение вреда окружающей среде в результате ее загрязнения, истощения, порчи, деградации, нерационального использования природных ресурсов, разрушения естественных экологических систем, природных комплексов и ландшафтов.

Лицами, риск ответственности которых застрахован, являются: заказчик строительства, генеральный подрядчик и все привлекаемые субподрядчики. Такая конструкция встречается, когда страхователем является заказчик или генеральный подрядчик. В классической конструкции, когда строительство осуществляется одним подрядчиком (то есть без участия генерального подрядчика) страхователем и застрахованным лицом является подрядчик

Существует мнение, что у генерального подрядчика и заказчика нет страхового интереса по страхованию гражданской ответственности за вред, причиненный субподрядчиками третьим лицам. Поэтому заказчик и генеральный подрядчик не могут выступать в роли страхователей. Одновременно с этим нет страхового интереса и у привлекаемых субподрядчиков, поскольку они не понесли определенные расходы по освобождению себя в будущем от возможных материальных затрат по возмещению ущерба третьим лицам.

Необходимо отметить, что гражданская ответственность может быть возложена на физических и юридических лиц в результате их действия или бездействия, повлекшего за собой причинение вреда третьим лицам. Кроме того, гражданская ответственность может быть возложена и на лицо, которое не причиняло вред, но является собственником или пользователем имущества, средствами которого был нанесен вред, в том числе и в солидарном порядке. Изложенное свидетельствует о том, что у заказчика и генерального подрядчика имеется страховой интерес, поскольку заказчик является собственником земельного участка, на котором производится строительство,

а генеральный подрядчик пользователем имущества заказчика и организатором процесса строительства.

Застрахованное лицо вступает в страховые взаимоотношения по воле и за счет страхователя (заказчика или генерального подрядчика). Тот факт, что страхователь (заказчик или генеральный подрядчик) самостоятельно определяет круг застрахованных лиц (субподрядчиков) и имеет право осуществлять их свободную замену, свидетельствует о том, что в рассматриваемом случае прямым страховым интересом обладает только страхователь. В свою очередь, субподрядчик в таких страховых отношениях имеет косвенный страховой интерес. Он выражается в наступлении страхового события, при котором на застрахованное лицо (то есть на субподрядчика) может быть возложено бремя по возмещению ущерба в размере, превышающем страховую защиту.

Действие страховой защиты распространяется на те территории, которые отражены в договоре страхования. Обычно такой территорией является строительная площадка и территория, непосредственно прилегающая к ней (обычно в радиусе 10 метров).

В рамках практики составления исключений в договорах страхования не подлежит возмещению:

- 1) вред, причиненный жизни, здоровью, имуществу лиц, находящихся в трудовых отношениях с заказчиком, подрядчиком или иной организацией, занятой производством застрахованных строительно-монтажных работ во время исполнения ими трудовых обязанностей;
- 2) моральный вред физических лиц;
- 3) ущерб деловой репутации юридических лиц;
- 4) косвенные убытки третьих лиц, возникшие в результате страхового события;
- 5) ущерб, причиненный имуществу, взятому застрахованными лицами в аренду;

б) ущерб, причиненный вследствие проведения экспериментальных и опытно-исследовательских работ;

7) ущерб, причиненный инвесторам, заказчикам, подрядчикам, субподрядчикам и другим организациям, которые прямо или косвенно являются участниками строительно-монтажных работ, а также ущерб нанесенный друг другу.

По соглашению между страховщиком и страхователем в условия договора страхования может быть предусмотрено как расширение перечня исключений, так и дополнительная страховая защита. Например, исключение из страховой защиты вреда, причиненного окружающей среде, или включение вреда, причиненного зданиям, сооружениям, имуществу третьих лиц, вызванного вибрацией на строительной площадке.

Размер страховой суммы по страхованию гражданской ответственности определяется, как правило, в процентном отношении к стоимости строительного объекта согласно проектно-сметной документации, приходящейся на период действия договора страхования. На страховом рынке данный процент значительно дифференцирован в зависимости от коммерческого предложения страховой организации и может составлять от 1% до 30% от сметной стоимости.

Следует различать страхование гражданской ответственности за причинение вреда третьим лицам в рамках комплексного договора страхования строительно-монтажных рисков и страхование гражданской ответственности членов саморегулируемых организаций в строительстве за причинение вреда, причиненного вследствие недостатков работ, которые оказывают влияние на безопасность объектов капитального строительства. Страхование гражданской ответственности членов СРО хоть и во многом напоминает страхование гражданской ответственности при осуществлении строительно-монтажных работ, однако его содержание принципиально отлично. Оно является отдельным видом страхования.

В данном случае речь идет о страховании профессиональной ответственности строителей, предусмотренной действующим законодательством Российской Федерации [1, ст. 60] за действия, приведшие в результате небрежности, ошибки или упущения к ущербу третьим лицам. Кроме того, в рамках данного вида страхования под профессиональной ответственностью строителей понимается материальная ответственность как юридического лица (строительной организации), так и физического лица (руководителей и должностных лиц строительной организации). Нормативы Министерства строительства и жилищно-коммунального хозяйства Российской Федерации предусматривают наличие профессиональной ответственности строителей как юридических лиц. При том, что по страховому законодательству под профессиональной ответственностью понимается ответственность лиц, занимающихся индивидуально профессиональной деятельностью (нотариусов, оценщиков, адвокатов, аудиторов, врачей, риэлторов и так далее). Данная коллизия требует более глубокого анализа и выходит за рамки настоящего диссертационного исследования.

По разделу договора страхования «страхование послепусковых гарантийных обязательств» страховым случаем является возникновение непредвиденных расходов подрядчика (генерального подрядчика) в период послепусковых гарантийных обязательств. Данные расходы обусловлены его гарантийными обязательствами перед заказчиком, связанными с ремонтом, заменой или восстановлением построенного объекта в результате его повреждения или гибели, которое произошло вследствие:

- 1) недостатков, допущенных строительной организацией при осуществлении строительно-монтажных и пусконаладочных работ, но проявившихся в период гарантийной эксплуатации построенного объекта;
- 2) недостатков, допущенных строительной организацией при осуществлении ремонтных работ в рамках выполнения гарантийных обязательств.

В рамках раздела не производится страхование ответственности за невыполнение договорных обязательств по строительному контакту в период гарантийных обязательств.

Помимо прочего к комплексным договорам применяются общие исключения, которые относятся ко всем видам имущественных интересов, отраженных в договоре. Данные исключения главным образом содержат в себе убытки от гибели, утраты, повреждения имущества, а также от возникновения ответственности, понесенные в результате:

- 1) войны, военных операций, общественных беспорядков, забастовок, мятежа;
- 2) злоумышленных действий лица или группы лиц;
- 3) террористического акта;
- 4) ядерного взрыва, ядерной реакции или воздействия радиоактивного загрязнения;
- 5) умышленных действий страхователя и застрахованных лиц.

Подводя итог основным особенностям страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства, следует отметить, что подобное страхование является сложным и комплексным. В частности, оно включает в себя как виды страхования имущества, так и виды страхования гражданской ответственности. Особенности страховых взаимоотношений между участниками строительства и страховыми организациями отчасти диктуются сложностью, высокой капиталоемкостью и длительностью реализации строительных проектов.

Кроме того, такое страхование требует индивидуального подхода к страхованию со стороны страховщиков. Большое разнообразие возводимых объектов приводит к невозможности разработки унифицированного договора страхования и необходимости в каждом конкретном случае исходить, в первую очередь, из специфики реализуемого проекта.

Глава 2

Анализ направлений совершенствования обеспечения страховой защиты от строительного-монтажных рисков

2.1 Проблемы страхового рынка Российской Федерации XXI века в сегменте страхования строительного-монтажных рисков и возможные пути их решения

Строительные-монтажные риски представляют собой технические риски основного производства строительной организации (гибель или повреждение объекта строительства (монтажа), составляющего предмет договора строительного подряда), риски возникновения ответственности строительных организаций за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при проведении строительных-монтажных работ, и риски, связанные с некачественным исполнением строительного контракта.

Страхование строительных-монтажных рисков в Российской Федерации имеет особое значение для транспортного инфраструктурного строительства. Оно позволяет защищать капиталовложения и экономить средства заказчика строительства путем отказа от создания им значительных резервных фондов на случай возникновения неблагоприятных событий [148].

В настоящее время наиболее значимые проекты транспортного инфраструктурного строительства осуществляются в условиях экономических санкций, что неизбежно формирует факторы, оказывающие негативное воздействие на развитие страхового рынка [148].

В целом ряде случаев из-за указанных обстоятельств и при отсутствии альтернатив строительные организации бывают вынуждены полностью отказаться от страхования строительных-монтажных рисков.

Кроме того, санкционная политика оказывает непосредственное влияние на отечественные страховые и перестраховочные организации,

которые сталкиваются с необходимостью вводить ограничения по заключению договоров и урегулированию убытков. Уход с российского рынка иностранных страховых и перестраховочных организаций (таких как Allianz, AIG, Generali) усугубляют осязаемость негативных последствий для страхового рынка в целом, и для потребителей страховых услуг, в частности.

Особый социальный и стратегический статус некоторых объектов строительства транспортной инфраструктуры определяет необходимость в сохранении конфиденциальности сведений о параметрах объекта, его финансировании, а также о деятельности участвующих в проекте строительных организаций. В данной ситуации строительные организации решают воздержаться от передачи рисков стороннему страховщику, создавая при этом соответствующие резервы (самострахование), либо заручаясь государственными гарантиями поддержки на случай возникновения катастрофических убытков от реализации строительно-монтажных рисков [148].

Одновременно существует тенденция к обеднению конкурентной среды на страховом рынке в связи с постоянным сокращением числа страховых компаний, что способствует усилению концентрации страхового рынка. В результате усиления концентрации складывается ситуация, при которой возрастает доля рынка каждого страховщика, происходит укрупнение компаний и их универсализация. Это ведет к приобретению такими страховщиками монопольного положения на рынке, которое не способствует их заинтересованности в разработке новых страховых продуктов, удовлетворяющих потребности широкого круга потенциальных страхователей, снижении цен на существующие продукты. Концентрация проявляется как на страховом рынке Российской Федерации в целом, так и в отдельных его сегментах. Сегмент рынка страхования строительно-монтажных рисков не является исключением [152].

Предполагается, что способами решения указанных проблем могут быть:

- 1) использование бюджетных средств и/или предоставление государственных гарантий с целью сохранения защищенности объектов от строительного-монтажных рисков;
- 2) самострахование;
- 3) взаимное страхование.

Графически представлено в таблице 9.

Взаимное страхование – это один из методов страхования (наряду с коммерческим страхованием и самострахованием); он заключается в объединении страхователями своих финансовых ресурсов в специально создаваемой взаимной страховой организации для страхования своих имущественных интересов. При этом все страхователи солидарно несут субсидиарную ответственность по страховым обязательствам взаимной страховой организации в пределах невнесенной части дополнительного взноса каждого из членов организации. Зарубежный опыт показывает, что равноправное существование взаимного страхования и коммерческого страхования на национальном страховом рынке создает благоприятные условия для демонополизации страхового рынка.

Развитие взаимного страхования не требует дополнительных бюджетных средств; для этого нет необходимости отвлекать из оборота для размещения значительный объем средств строительной организации, как в случае самострахованием.

В зарубежной англоязычной литературе взаимное страхование трактуется как организационная форма страховой защиты, в которой все страхователи становятся членами (совладельцами) взаимной страховой организации, они вносят денежные средства в общий фонд, из которого производятся страховые возмещения [160, с. 33].

Взаимная страховая организация (далее - ВСО) – это один из двух типов страховых организаций (наряду с коммерческими страховыми организациями), независимо от организационно-правовой формы, в основе деятельности которой используется метод взаимного страхования.

Таблица 9 – Сравнение способов решения проблемы высокой концентрации страхового рынка, а также для увеличения суммы страхового покрытия, доступного на страховом рынке

Проблема	Плюсы и минусы способа	Способ решения		
		Использование бюджетных средств и/или предоставления государственных гарантий	Самострахование	Взаимное страхование
Монополизация страхового рынка				
Наличие доминирующих страховых организаций	плюс	отсутствует		Способствует появлению на страховом рынке новых страховых организаций
	минус	Не способствует появлению на страховом рынке новых страховых организаций		отсутствует
Установление монопольно высоких цен на страховых продукты для строительных организаций	плюс	отсутствует		1) Высокая вероятность снижения стоимости страховых продуктов в результате конкуренции страховых организаций; 2) Взаимная страховая организация в лице сообщества строительных организаций самостоятельно управляет ценовой политикой
	минус	Не способствует борьбе с установлением монопольно высоких цен на страховые продукты для строительных организаций		отсутствует
Отсутствие новых страховых продуктов	плюс	отсутствует		Способствует созданию новых для рынка страховых продуктов
	минус	Не способствует созданию новых для рынка страховых продуктов		отсутствует
Ограничение суммы страхового покрытия, доступного на страховом рынке				
Ограничение суммы страхового покрытия, доступной на страховом рынке	плюс	отсутствует	отсутствует	Увеличивается Дополнительно: 1) ВСО при СРО может получить определенную финансовую гарантию от СРО, при которой она создана 2) кэптивная ВСО может получить финансовые гарантии от холдинга
	минус	Не увеличивается	Не увеличивается	отсутствует
Возмещение катастрофических ущербов	плюс	Способствует при накоплении достаточного страхового фонда		
	минус	отсутствует	отсутствует	отсутствует

Источник: составлено автором.

Исследователями отмечается, что для ВСО характерно то, что их деятельность контролируется непосредственно членами страховой организации, которые, однако, в свою очередь, несут риски расходов, операционные, инвестиционные и перестраховочные риски [160, с. 37-38].

Одно из наиболее обширных определений взаимной страховой организации представлено в работе специалиста по такафулу З.А. Мохд Кассима. В качестве основных принципов такой организации он выделяет ее принадлежность страхователям, ограничение деятельности рисками с низкой степенью изменчивости, а также тот факт, что распределение рисков и доступный капитал как правило лимитированы остатком средств [160, с. 35]. Узкая сегментированность поля деятельности взаимной страховой организации отмечается и в публикации, подготовленной американским рейтинговым агентством «А.М. Бест»: по словам авторов, «отсутствие традиционного акционерного владения приводит к тому, что большинство взаимных страховых организаций стараются фокусироваться на выбранных ими сегментах рынка» [156]. Кроме того, «целевые показатели прибыли для взаимных страховых организаций ниже, чем для конкурирующих коммерческих страховых организаций» [156, с. 102].

Следует отметить, что в мировой практике существует значительное число организационно-правовых форм взаимных страховых организаций. Однако наиболее распространенной в мире является «общество взаимного страхования» (ОВС).

Поскольку одним из наиболее развитых рынков взаимного страхования в настоящее время выступает рынок Европейского союза [162, с. 45] (на долю взаимного страхования приходится более трети от общего рынка страхования в таких странах-членах ЕС, как Франция, Германия и Нидерланды), обратимся к трактовке ОВС в европейском варианте. В нормативных документах стран Европейского союза общества взаимного страхования рассматриваются не обособленно, а как один из видов взаимных обществ наряду с обществами взаимопомощи, дружескими обществами, взаимными строительными обществами, взаимными сберегательными обществами и обществами взаимного кредита. Поэтому в качестве общего определения, составленного Еврокомиссией, фигурирует описание взаимных обществ как «добровольных групп людей, чьей целью в первую очередь является соответствие нуждам

членов организации, а не получение прибыли и инвестирование». Подобные организации функционируют на основании принципов солидарности и участия членов предприятия в управлении бизнесом [157, с. 80-87]. На основании этого определения в работе, подготовленной для комиссии Европарламента по вопросам занятости и социальных дел, были выведены следующие ключевые принципы, характерные для взаимных обществ: отсутствие акций; свободное членство; солидарность между членами организации; демократическое управление и независимость. В качестве последнего принципа выступает ограниченное распределение доходов, которое предполагает, что лишь часть дохода распределяется среди владельцев, в то время как основная часть реинвестируется для улучшения услуг, обеспечения развития и увеличения финансирования средств [158, с. 19]. Несмотря на то, что в ЕС закреплено лишь определение взаимных обществ, во многих странах-членах ЕС взаимные общества являются де-факто обществами взаимного страхования, определение которым дается в национальном законодательстве. Так, согласно австрийскому определению общество взаимного страхования – это «ассоциация, которая предоставляет страхование своим членам на условиях взаимности» [200]. При этом одной из ключевых особенностей обществ взаимного страхования, которая фигурирует в трактовках европейских исследователей, равно как и в законодательствах государств ЕС, является то, что общества взаимного страхования не аккумулируют прибыль. Кроме того, в ряде случаев общества взаимного страхования на государственном уровне могут быть ограничены определенной сферой деятельности [143]. Например, они могут объединять только людей определенной профессии с целью их защиты от рисков, связанных с их профессиональной активностью.

Законодательные особенности некоторых стран предусматривают существование компаний взаимного страхования. Например, на страховом рынке Франции наряду с обществами взаимного страхования действуют компании взаимного страхования. Обществами взаимного страхования по

французскому законодательству являются «юридическими лица частного права, выступающие как некоммерческие организации». В отличие от страховых компаний они не регулируются страховым кодексом, а действуют на основании отдельного кодекса об обществах взаимного страхования. Согласно статье 114-16 данного кодекса общества взаимного страхования управляются людьми, выбранными членами общества на генеральной ассамблее. Финансирование обществ взаимного страхования осуществляется солидарно путем внесения каждым членом общества определенного взноса. Особое значение для обществ взаимного страхования имеет приверженность гуманистическим ценностям, таким как солидарность, демократия, взаимопомощь, а также следование этическим нормам. Сфера деятельности французских обществ взаимного страхования распространяется, прежде всего, на медицинское страхование, а также на страхование на случай смерти и инвалидности.

Другими игроками на французском страховом рынке выступают компании взаимного страхования. Наряду с акционерными коммерческими компаниями, компании взаимного страхования регулируются французским страховым кодексом. Последние страховым кодексом определяются как «юридические лица частного права, созданные с некоммерческой целью». Компании взаимного страхования разделяют ценности взаимности, однако несмотря на несомненное сходство с обществами взаимного страхования, регулируются общим страховым законодательством и не характеризуются столь явным постулированием этических и моральных норм в качестве основ своей деятельности.

В международной практике в зависимости от национальных традиций и законодательной базы страны действуют другие организационно-правовые формы взаимных страховых организаций. Наряду с обществами взаимного страхования весьма распространены страховые кооперативы.

В англоязычных публикациях, посвященных взаимным страховым организациям, зачастую термины «взаимное общество» и «страховой

кооператив» могут подменять друг друга [162, с. 52]. Данное обстоятельство фактически начало свое распространение в 1993 г., когда «Международная федерация кооперативного страхования» (ICIF) сменила свое название, включив в него взаимное страхование, и став таким образом «Международной федерацией кооперативного и взаимного страхования» (ICMIF). «Международная федерация кооперативного и взаимного страхования» является секторальной организацией «Международного кооперативного альянса», которые хотя и не включает в себя взаимные общества, постоянно расширяет взаимоотношения с взаимными страховыми организациями.

Для рассмотрения принципов и основополагающих ценностей взаимных обществ обратимся к принципам кооперативов, которые были закреплены в статуте «Международного кооперативного альянса» 1995 г. Прежде всего, в нем дается определение кооператива как «автономной ассоциации людей, объединившихся добровольно для удовлетворения их общих экономических, социальных и культурных нужд и ожиданий посредством создания предприятия, которым они совместно владеют и осуществляют демократическое управление им» [198]. В качестве ценностей, лежащих в основе кооперативной деятельности, статут определяет ценности «самопомощи, ответственности, демократии, равенства, справедливости и солидарности». В документе также выделяются семь принципов кооперативов: добровольное и открытое членство; демократический контроль, осуществляемый членами организации; экономическое участие; автономность и независимость; открытость информации; забота об общности [198]. Наибольший интерес для данного исследования представляют принцип «заботы об общности», который предполагает, что целью деятельности кооператива является не максимизация прибыли, а устойчивое развитие сообщества, а также принцип «экономического участия». Последний означает, что каждый член кооператива в равной степени делает взносы в общий капитал и совместно с другими членами реализует демократическое

управление организацией. Подобные принципы и ценности, несомненно, относятся и к деятельности взаимных страховых организаций.

Недостатком современных зарубежных публикаций о взаимном страховании является то, что раскрытие сущности взаимного страхования сводится к определению конкретных организационно-правовых форм взаимных страховых организаций, а также характеристике существенных принципов каждой из них с учетом особенностей национального законодательства.

В отечественной литературе вопросы взаимного страхования впервые были отражены в работах А.О. Преженцова, Е.Д. Максимова, А.А. Колычева, Н.А. Вигдорчика, С.П. Луневского в 1911-1912 гг.

Существенный вклад в исследование взаимного страхования как экономического явления внесли труды К.Г. Воблого [40] и В.К. Райхера [65].

В своей работе К.Г. Воблый взаимное страхование называл формой частного страхования (наряду с акционерным страхованием), которое противопоставлял публичному страхованию. Он исследовал особенности взаимного страхования, а также выделил его преимущества и слабые стороны. Говоря о важных преимуществах, он отмечал, что взаимное страхование представляет собой самоуправляемую ячейку, в которой сами страхователи являются организаторами собственного предприятия. Они сами вносят нужные средства и сами ими распоряжаются. Самым важным недостатком считал изменчивость премии, которая вызвана солидарной ответственностью страхователей в части покрытия страховых убытков.

В.К. Райхер исследовал развитие взаимного страхования, как в мире, так и в России в дореволюционный период в рамках общественно-исторических типов страхования.

В условиях монополии государства на страховую деятельность в советский период, вопросы взаимного страхования, по сути, никак не освещались. Первые современные исследования, посвященные взаимному

страхованию, были осуществлены К.Е. Турбиной [74], Е.И. Ивашкиным [84], В.Н. Дадьковым [83] в конце XX – начале XXI вв.

К.Е. Турбиной исследованы общества взаимного страхования на мировом рынке, произведено описание истории развития взаимного страхования. Е.И. Ивашкиным произведено теоретическое обоснование взаимного страхования как органического неотъемлемого звена национальной страховой системы. В.Н. Дадьковым исследованы вопросы эффективности обществ взаимного страхования и формирования в Российской Федерации отраслевых систем взаимного страхования.

В современных отечественных публикациях большинство авторов для раскрытия сущности взаимного страхования пользуются определениями, приводимыми в словарях и нормативно-правовых актах, которые имеют существенные недостатки. Основной недостаток заключается в том, что многие определения дают один отличительный признак, в соответствии с которым взаимное страхование обособляется от общей совокупности страховых отношений только тем, что защита имущественных интересов осуществляется обществом взаимного страхования.

Например, один из словарей определяет взаимное страхование как «страхование гражданами и юридическими лицами своего имущества и иных имущественных интересов путем объединения в обществах взаимного страхования необходимых для этого средств» [39].

Аналогичный подход содержится в Федеральном законе Российской Федерации «О взаимном страховании»: «взаимным страхованием является страхование имущественных интересов членов общества на взаимной основе путем объединения в обществе взаимного страхования необходимых для этого средств. Взаимное страхование осуществляется обществом взаимного страхования» [9, ст. 2; ст. 3].

Определение взаимного страхования, содержащееся в современном экономическом словаре, опосредует страховые отношения во взаимном страховании членством в обществе взаимного страхования [64].

Имеются и определения, которые противоречат нормам законодательства Российской Федерации. Так, например, словарь бизнес-терминов [190] определяет взаимное страхование как «вид страхования» и совмещает функции страхователя и страховщика в одном лице, игнорируя тот факт, что закон «Об организации страхового дела в Российской Федерации» предусматривает закрытый перечень видов страхования.

В последнее время происходит переосмысление сути и содержания взаимного страхования.

Развивая представления о взаимном страховании как об экономическом явлении важно опираться на теоретические основы в области науки о страховании, разработанные представителями отечественной науки, в первую очередь, представителями научной школы Финансового университета. Эта научная школа является старейшей отечественной научной школой в области исследования страхования, она сложилась в советский период и продолжает успешно развиваться в Российской Федерации. Огромный вклад в теоретические представления о страховании как об особом экономическом явлении внесли, в частности, Л.И. Рейтман, В.В. Шахов, Л.А. Орланюк-Малицкая.

Представители данной школы рассматривают страховой фонд как материальное воплощение экономической категории «страховая защита». Исходя из этого положения, они уделяют большое внимание процессам формирования такого фонда. Рассматривая страховой фонд в контексте истории развития экономических отношений, они отмечают, что с появлением денег как товара появляется возможность формирования страхового фонда не только в натуральном виде, но и в денежном. Используя в исследовательской деятельности метод единства логического и исторического, представители научной школы Финансового университета выделяют два способа создания страхового фонда: самострахование и страхование, используя для этого следующие признаки: форма страхового фонда, источник формирования

страхового фонда, раскладка ущерба, субъекты, участвующие в формировании фонда, характеристика возмещения [62, с. 23].

Известные ученые – основоположники научной школы Финансового университета – В.К.Райхер и Ф.В. Коньшин развивали теорию страхования «в период послевоенной разрухи и восстановления народного хозяйства. Страховой фонд в этот период рассматривался как реальный источник на покрытие убытков от случайных неблагоприятных событий. Соответственно, главной задачей страхования признавалось формирование страхового фонда». «В советский период большое значение придавалось централизации, которая, как считалось, позволяет более эффективно распределять средства страхового фонда» [63, с. 49-51].

Такой подход соответствовал экономическим условиям СССР, которые характеризовались абсолютным господством государственной собственности и определяющей ролью государства в организации и регулировании экономических процессов.

В связи с перестройкой экономических отношений, начавшейся в нашей стране в конце 80-х годов XX века, современный отечественный страховой рынок действует на основе принципов рыночной экономики. В таких условиях создание страхового фонда представляет собой необходимое условие для создания страховых продуктов для реализации их страхователям.

В условиях рыночной экономики большое значение приобретает не только создание страхового фонда способом самострахования или способом самостраховании, но и создание страхового продукта в виде товара. В связи с этим возникает вопрос об экономических особенностях формирования страховых продуктов как товаров.

Анализируя историю возникновения и развития страховой защиты в товарной форме под этим углом зрения, И.Л. Логвинова формулирует понятие «страховой продукт» и выделяет критерии методов страхования [57]. На основе этих критериев она выделила: метод самострахования, метод взаимного страхования, метод коммерческого страхования [57].

Самострахование как метод страхования совпадает по своей экономической сущности с самострахованием как способом создания страхового фонда. Это объясняется тем, что при самостраховании страховой продукт не превращается в товар, так как владелец страхового фонда создает его сам для себя.

При взаимном страховании и коммерческом страховании страховой продукт предстает как товар, поскольку он создается страховщиком для продажи страхователям.

Метод взаимного страхования заключается в том, что каждый страхователь для страхования имущественных интересов объединяет свои материальные ресурсы с ресурсами других страхователей, имеющих аналогичное намерение по страхованию имущественных интересов. Такое объединение происходит на основе договоренности его участников о том, что с целью создания страховых продуктов они соучаствуют своими средствами в формировании страхового фонда. Право собственности каждого страхователя на эти средства преобразуется в право совместной собственности всего сообщества страхователей на средства данного фонда. Это обуславливает право каждого страхователя на участие в создании страховых продуктов (формирование страхового фонда, управление и распоряжение им) совместно с другими страхователями, и его ответственность по страховым обязательствам сообщества, солидарную с другими членами сообщества [57, с. 38].

В настоящее время не существует общепризнанного выделения принципов, лежащих в основе взаимного страхования.

Как ранее отмечалось, в зарубежной литературе принципы взаимного страхования сводятся к характеристике принципов конкретных организационно-правовых форм взаимных страховых организаций.

Аналогичный подход находит свое отражение и в отечественной литературе. Отечественные исследователи К.Е. Турбина и В.Н. Дадьков [73, с. 34-43] в своих работах определили принципы взаимного страхования,

закрывающиеся в общности (однородности) страховых имущественных интересов (рисков) членов общества; добровольности вступления в общество; обязательности уплаты вступительного и страхового взноса (страховой премии) членских взносов всеми членами общества; равенства прав и обязанностей членов общества; доступности информации о деятельности общества для всех его членов.

На наш взгляд, представленные принципы взаимного страхования также определены только исходя из принципов деятельности обществ взаимного страхования. Они не охватывают всех разновидностей деятельности различных организаций, которые осуществляют взаимное страхование.

Иного подхода придерживается исследователь Е.И. Ивашкин [48, с. 16-27], который в основе взаимного страхования выделяет принцип взаимности. По его мнению, взаимность обеспечивается формированием страхового фонда и раскладкой убытков на всех участников страхования.

Действительно, принцип взаимности является основой метода. Важно подчеркнуть, что взаимность заключается также в том, что каждый член взаимной страховой организации, уплачивая страховые взносы, становится собственником страхового фонда. Он не может единолично распоряжаться средствами данного фонда, но имеет право ассоциировано с остальными членами сообщества принимать участие в принятии решений о формировании и расходовании средств страхового фонда.

Другим важным принципом является неприбыльный, некоммерческий характер страховых операций. По мнению, Е.И. Ивашкина согласно данному принципу, прибыль не включается в цену страхования, а доходы регулируются расходами. При подведении результатов хозяйственной деятельности возможное превышение страхового фонда над фактическими убытками, может быть распределено между страхователями или оставлено в распоряжении сообщества. Данное превышение может быть реализовано за счет проведения инвестиционной деятельности или при накоплении значительных фондов в случае отсутствия страховых случаев.

Не согласимся с автором в части распределения превышения страхового фонда между страхователями. Метод взаимного страхования всегда содержит в себе некоммерческий характер страховых операций. Сособственники (члены) взаимной страховой организации не преследуют цели извлечение личного дохода из деятельности данной организации, она не является источником обогащения. Основная цель, которую преследуют сособственники, это эффективная защита своих имущественных интересов. Таким образом, в случае достижения положительного финансового результата хозяйственной деятельности, членами взаимной страховой организации может быть принято решение о направлении средств на уменьшение цены страхования и повышение финансовой устойчивости.

Далее Е.И. Ивашкин обращает внимание на принцип профессиональной общности. В контексте данного принципа профессиональная однородность состава участников страхового сообщества определяет единство страховых интересов, которое выражается как в однородности объектов страхования, так и рисков, принимаемых на страхование.

Недостаток сформулированного принципа заключается в том, что он не учитывает все разнообразие применения взаимного страхования в жизни населения и деятельности хозяйствующих субъектов, ограничивает взаимное страхование определенными профессиональными сферами деятельности.

Интересным является подход И.Л. Логвиновой, выделяющей следующие принципы взаимного страхования как метода страхования:

1) объединение страхователями финансовых ресурсов в специально создаваемой организации - страховщике для страхования своих имущественных интересов путем раскладки ущерба между собой [88, с. 44];

2) формирование страхового фонда за счет взносов каждого члена сообщества заинтересованных страхователей в качестве совместной собственности всех членов [88, с. 44];

3) отсутствие у каждого страхователя в отдельности единоличного права на распоряжение этим фондом и на его использование [88, с. 44];

4) наличие у каждого страхователя прав и обязанностей по участию в управлении, распоряжении этим фондом и в использовании средств фонда [88, с. 44];

5) распределение материальной ответственности по обязательствам, связанным с созданием страховых продуктов, между страховщиком и страхователями [88, с. 44];

6) солидарная материальная ответственность всех страхователей-членов страховой организации по обязательствам этой организации, связанным с созданием страховых продуктов за счет средств этого фонда [88, с. 44].

Уникальность данного подхода заключается в том, что данные принципы охватывают деятельность страховых организаций всех организационно-правовых форм.

Различия принципов деятельности страховщиков, работающих на основе метода коммерческого страхования и на основе метода взаимного страхования, отражаются в законодательных и нормативных документах, действующих в рамках каждого национального законодательства. В этом смысле Российская Федерация не является исключением. Можно отметить, что законодательство, регулирующее деятельность ОВС, несовершенно. Однако, несомненно, положительным моментом является то, что осуществление взаимного страхования регулируется на основании иных законодательных положений, чем коммерческое страхование. Основные документы, регулирующие деятельность организаций каждого типа, приведены в таблице 10.

Таким образом, взаимное страхование – это один из методов страхования, который заключается в объединении страхователями своих финансовых ресурсов в специально создаваемой взаимной страховой организации для страхования своих имущественных интересов. В связи с таким объединением все страхователи солидарно несут субсидиарную ответственность по страховым обязательствам ВСО в пределах невнесенной части дополнительного взноса каждого из членов организации. В условиях

санкционных ограничений и монополизации страхового рынка Российской Федерации предпочтительным способом увеличения страховой емкости российского страхового рынка и формирования благоприятных условий страхования строительно-монтажных рисков является развитие взаимного страхования, так как в этом случае не требуется привлечение дополнительного объема бюджетных средств, как в случае предоставления государственных гарантий, и не возникает необходимость отвлечения из оборота средств строительной организации для размещения в фонде самострахования.

Таблица 10 - Основные законодательные документы, регулирующие деятельность коммерческих страховых организаций и обществ взаимного страхования в Российской Федерации

Вид нормативно-правового документа и регулируемый вопрос	Наименование документа или пункта в нем, регулирующего деятельность	
	коммерческих страховых организаций	обществ взаимного страхования
1 Гражданский кодекс Российской Федерации		
1.1 организационно-правовая форма	ст. 50, п. 2	ст. 50, п. 3
1.2 потребительский кооператив	отсутствует	ст. 123.2
1.3 общие положения о страховании	Гл. 48 «Страхование» (кроме ст. 968)	Гл. 48, ст. 968 и часть других статей
2 Федеральный закон Российской Федерации	«Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.1992 № 4015-1	«Об организации страхового дела в Российской Федерации» от 27.11.1992 № 4015-1 «О взаимном страховании» от 29.11.2007 № 286-ФЗ
3 Представление бухгалтерской (финансовой) отчетности в ФНС		
3.1 Приказ ФНС от 15 февраля 2018 г. № ММВ-7-6/99@	Приложения № 1-4 к Приказу	Приложения № 5-8 к Приказу

Источник: составлено автором.

2.2 Диверсификация методов страхования как результат эволюции страхового рынка¹⁾

Как ранее уже упоминалось, можно выделить три метода страхования: метод самострахования, метод взаимного страхования и метод коммерческого страхования.

¹⁾ Материалы настоящего параграфа получены в соавторстве [150; 151; 163].

Метод самострахования заключается в том, что страхователи выступают в роли единоличных страховщиков, и создают страховой продукт для себя [88, с. 38]. Данный метод требует для создания страхового фонда отвлечения из оборота наибольшего количества ресурсов по сравнению с остальными двумя методами. В этом состоит его недостаток. С другой стороны, субъект хозяйствования сам распоряжается ресурсами такого фонда и может использовать его тогда, когда сочтет нужным. Это является определенным преимуществом данного метода по сравнению с методами взаимного и коммерческого страхования. Поскольку использование метода самострахования не предполагает наличия специализированной страховой организации, мы не будем проводить его сравнение с двумя другими методами и рассматривать его в рамках текущего исследования.

Метод коммерческого страхования заключается в том, что страхователи приобретают страховые продукты у специализированных коммерческих страховых организаций и не принимают участия в создании страховых продуктов [88, с. 38].

Метод взаимного страхования заключается в том, что каждый страхователь для страхования имущественных интересов объединяет свои материальные ресурсы с ресурсами других страхователей, имеющих аналогичное намерение по страхованию имущественных интересов.

Метод взаимного страхования зародился на более ранней стадии развития человеческого общества, чем метод коммерческого страхования и развивался по мере развития товарно-денежных отношений. Известные на сегодняшний день факты говорят о том, что первые договоренности, основанные на раскладочной системе возмещения ущерба, датированы вторым тысячелетием до нашей эры. Данная система не предполагала создание специальной организации, она основывалась на договоренностях о совместном возмещении ущерба пострадавшему члену сообщества в определенных случаях. Взаимопомощь сначала носила разовый характер, а затем сформировались устойчивые страховые взаимоотношения. Дальнейшее

развитие торговых отношений способствовало созданию специализированных организаций, ведущих целенаправленную деятельность по созданию страховых продуктов, в которых страховой фонд формировался заранее.

Солидарное несение субсидиарной ответственности, действующее в рамках метода взаимного страхования, позволяло создавать страховую защиту имущественных интересов людей, объединившихся именно с целью создания такой защиты, еще в те времена, когда не было возможности рассчитать вероятность наступления страхуемых событий и вероятный размер ущерба, который необходимо будет компенсировать. По мере развития математического аппарата, необходимого для актуарных расчетов, и формирования соответствующих баз данных взаимные страховые организации начали использовать эти достижения.

Интенсивное развитие взаимного страхования, его организационно-правовое оформление происходило в 17-18 веке в Великобритании, Франции, Германии и США.

Коммерческие страховые организации стали появляться, начиная с XIV века [41], когда «предприниматель-страховщик, противостоя множество страхователей, стал вести дело для получения прибыли» [41]. К.Г. Воблый отмечал, что коммерческое страхование возникло в Италии в XIV в. в морском страховании [41].

По нашему мнению, одновременное и равноправное существование коммерческих и взаимных страховых организаций на страховом рынке создает условия для диверсификации методов страхования. Под диверсификацией методов страхования мы понимаем обеспечение возможности для каждого субъекта хозяйствования страховать свои имущественные интересы как в коммерческих, так и во взаимных страховых организациях, а также практическую реализацию такой возможности на основании управленческого решения конкретного субъекта хозяйствования, направленного на обеспечение наиболее полной защиты максимального перечня таких интересов.

Термин «диверсификация» (от английского слова diversity — «разнообразие»), как известно, был впервые использован в экономической науке в 1952 году американским ученым Гарри Марковицем [161] в рамках разработанной им «портфельной теории», в которой шла речь о формировании оптимального портфеля инвестиций. Термин «диверсификация» относился к инвестициям и означал, что оптимальное содержание инвестиционного портфеля всегда связано с распределением инвестиций между несколькими активами.

За годы, прошедшие с момента введения данного термина в научный оборот, он стал широко использоваться не только применительно к инвестициям, но и применительно к широкому кругу иных понятий.

В российских исследованиях отрасли страхования термин «диверсификация» используется, как правило, применительно к понятию «риск». Если речь идет о рисках страховщика, то в качестве направлений диверсификации указываются перестрахование и секьюритизация. Если речь идет о страховании как об одном из методов управления рисками не страховщиков, а других субъектов хозяйствования, то диверсификацию связывают со страхованием рисков одного страхователя в разных страховых компаниях.

Поскольку на отечественном страховом рынке абсолютное большинство составляют коммерческие страховые компании, последний случай рассматривался только в контексте страхования рисков одного страхователя у разных страховщиков, но на основе только одного метода создания страховых продуктов - коммерческого страхования. При этом в зарубежных странах с эволюционным развитием страхования на страховом рынке субъекты хозяйствования давно используют возможность страховать часть своих имущественных интересов в коммерческих страховых организациях, а другую часть – во взаимных страховых организациях.

Один из примеров такой диверсификации имеет место в истории и современной практике морского страхования.

Как известно, термин «морское страхование» подразумевает широкий набор рисков, связанных с эксплуатацией морских судов, а также с морскими перевозками грузов и пассажиров. Судовладелец, как правило, страховал одну часть своих рисков в коммерческой страховой компании (в отечественной литературе такую компанию нередко называют акционерной), а другую часть – во взаимной страховой организации (традиционно такие организации называются «клубы морского страхования» или *P&I* клубы).

С коммерческой страховой организацией судовладельцы заключали договоры КАСКО (то есть, страхование судна от повреждения и гибели), а иногда также страховали фрахт. А вот риски, связанные с со страхованием ответственности судовладельца за смерть или нанесение ущерба здоровью судового экипажа, пассажиров, рабочих, риск возникновения необходимости расходов по устранению в целях безопасности мореплавания остатков затонувшего имущества из акватории портов и фарватеров, в также некоторые другие виды риска коммерческие страховые организации не принимают на страхование. Поэтому судовладельцы становились членами клубов морского страхования и страховали такие риски в этих клубах. Такие клубы действовали и продолжают действовать на основе метода взаимного страхования и, следовательно, являются взаимными страховыми организациями. В настоящее время действует 13 клубов (*P&I*), которые охватывают 90% мировых океанских судов.

Следовательно, взаимное страхование – это способ, при помощи которого собственники судов защищают себя от убытков, которые при использовании только коммерческого страхования оставались бы на риске самих судовладельцев.

Таким образом, каждый судовладелец для расширения перечня застрахованных рисков одновременно страхует их часть в коммерческой страховой компании, а другую их часть – в одном из клубов морского страхования, который, по сути, является взаимной страховой организацией

[57]. Следовательно, здесь имеет место диверсификации методов создания страховых продуктов при страховании рисков судовладельца.

Представляется, что термин «диверсификация» целесообразно применить в отношении методов страхования, используемых конкретным субъектом хозяйствования для страхования своих имущественных интересов, а также в отношении методов страхования, используемых на конкретном национальном страховом рынке или на мировом страховом рынке.

Итак, диверсификация методов страхования – это возможность использования каждым субъект хозяйствования для страхования своих имущественных интересов не просто разных страховщиков, а страховщиков, использующих разные методы страхования: коммерческого страхования (коммерческие страховых организации) и взаимного страхования (общества взаимного страхования и другие). Такое распределение рисков позволяет страхователю обеспечить наиболее полную защиту максимально возможного круга его имущественных интересов. Необходимым условием диверсификации методов страхования является равноправное существование на страховом рынке взаимных и коммерческих страховых организаций.

На сегодняшний день взаимное страхование является востребованным на мировом страховом рынке. По мнению Международной федерации страховых кооперативов и взаимных страховых организаций, (International Cooperative and Mutual Insurance Federation - ICMIF) сектор взаимного и кооперативного страхования является наиболее динамично развивающейся частью мировой страховой индустрии. Официально публикуемые данные показывают, что сектор взаимного и кооперативного страхования демонстрирует позитивную динамику.

Примечание - ICMIF опубликованы данные за период с 2007 по 2017 г. о мировом рынке взаимного и кооперативного страхования. Данные за период с 2017 г. по 2022 г. отсутствуют. Рейтинг 500 крупнейших в мире компаний взаимного и кооперативного страхования по состоянию на 2022 г. доступен только для членов ICMIF.

В 2017 году на страховых рынках разных стран функционировало, по крайней мере, 5151 взаимных и кооперативных страховых организаций [174].

Наибольшее число взаимных и кооперативных страховых организаций и соответственно наибольшая сумма страховых премий приходится на крупнейшие страховые рынки мира. Лидерами по числу взаимных и кооперативных страховых организаций являются США и Германия, а по сумме собранных премий США, Япония, Франция и Германия.

Опираясь на статистические данные, характеризующие развитие взаимного и коммерческого страхования в последние годы, можно говорить об углублении диверсификации методов создания страховых продуктов в отдельных странах. Так, в Великобритании, стране с многовековыми страховыми традициями, в 2021 году страховая премия, собранная взаимными страховыми организациями, составила 22,8 миллиарда британских фунтов, в том числе 14,2 миллиарда фунтов по страхованию жизни (в 2020 году этот показатель составил 11,1 миллиарда фунтов) и 8,6 миллиарда фунтов по договорам страхования иным, чем страхование жизни (в 2020 этот показатель составил 8,4 миллиарда фунтов) [175].

В целом сектор взаимного страхования в Великобритании в 2021 году вырос на 17,1%, в то время как весь страховой рынок этой страны увеличился только на 8,8% [175].

Развитие диверсификации методов страхования в Российской Федерации имеет существенные особенности, что объясняется революционным характером развития экономических отношений в нашей стране, начиная с 1918 года. Экономика России в дореволюционный период следовала тем же тенденциям развития, что и страны Европы. Поэтому к 1913 году взаимное страхование было широко востребовано, а на его долю приходилось 26,8% всех премий страхового рынка. Однако успешное развитие взаимного страхования было прервано Октябрьской революцией 1917 года, после которой в результате существенных преобразований в экономике, сфера применения взаимного страхования была сначала ограничена, а впоследствии полностью прекратила существование.

Как известно, в СССР на внутреннем страховом рынке с 1921 года действовала одна страховая организация, которая в 1922 году получила название «Госстрах СССР». В течение 20-х годов XX века была предпринята попытка организовать страхование имущественных интересов кооперативных организаций путем объединения их в общества взаимного страхования. Но эта попытка потерпела неудачу, и к 1930 году общества взаимного страхования в СССР прекратили свое существование.

Установившаяся монополия государства на страховую деятельность отразилась и в научной, и в информационной сфере. Не проводились исследования экономической природы взаимного страхования, данный метод создания страховых продуктов не упоминался в справочных изданиях, посвященных экономическим вопросам. Это привело к тому, что данный метод был очень мало известен на территории нашей страны к моменту начала перевода экономики страны на рыночные принципы, то есть к началу 90-х годов прошлого века.

Возрождение взаимного страхования началось в конце 80-х – начале 90-х годов XX века, когда в России была ликвидирована монополия государства на страховую деятельность. В силу особенностей экономического развития России взаимное страхование эволюционирует чрезвычайно медленно и на сегодняшний момент развито слабо. По данным IМСIF в 2017 году на долю взаимного страхования приходилось 0,8% всех премий национального страхового рынка [175]. Это свидетельствует о существенном отставании взаимного страхования на российском страховом рынке от страховых рынков с развитой рыночной экономикой. Данное обстоятельство находит свое отражение в оценках как российских, так и зарубежных специалистов [119, с. 16-21].

В 2022 году в России лицензии на осуществление страховой деятельности имело 14 обществ взаимного страхования, совокупная сумма собранных премий на начало года всех ОВС оценивалась в 757 млн руб., количество действовавших договоров 55 тыс. шт., а число членов 4213.

Что касается страхования рисков строительства, и в частности, строительно-монтажных рисков (СМР), то при всей распространенности и достаточно высоком уровне развития взаимного страхования на страховых рынках стран с рыночно-ориентированной экономикой, в этой области взаимное страхования не представлено.

Тем не менее, некоторые страховые организации обращаются к страхованию строительно-монтажных рисков и позиционируют его как одно из обособленных направлений своей деятельности. Так, риски, связанные со строительством, страхует «Liberty Mutual Insurance». Это транснациональный страховой холдинг, в который в США входят страховые организации Liberty Mutual Insurance Company и Liberty Mutual Fire Insurance Company [177].

Liberty Mutual Insurance в качестве обособленного («коммерческого») направления своей деятельности предоставляет услуги по страхованию строительным организациям, выступающим в роли генерального подрядчика и осуществляющим крупные строительные проекты [202]. Значительный интерес к развитию страхования строительно-монтажных рисков также подтверждается тем, что представители Liberty Mutual Insurance регулярно принимают участие в Международной конференции института риск-менеджмента, одна из секций которой посвящена строительным рискам.

Другим примером служит американская взаимная страховая организация «Builders Insurance» [196], занимающаяся страхованием имущественных интересов строительных организаций, объединенных участием в строительной ассоциации. Согласно финансовому отчету данной страховой организации за 2014 г., поступления страховых премий составили 174,9 тыс. долларов [197], а рейтинговое агентство «А. М. Best» дало положительный прогноз развития [194].

Данные организации несмотря на то, что в их наименовании используется словосочетание «взаимное страхование» (mutual insurance), для страхования строительно-монтажных рисков под своим брендом применяют метод коммерческого страхования.

В настоящее время отсутствуют достоверные сведения о страховании строительно-монтажных рисков российскими ОВС. Вместе с тем, существовали и существуют прецеденты попыток приобщения ОВС к данному виду страхования. Так, в 2001-2008 гг. на страховом рынке действовало некоммерческое партнерство «Верхнеленское общество взаимного страхования» (г. Иркутск), которое заявляло о возможности принятия на страхование строительно-монтажных рисков.

С 2008 г. по 2018 г. функционировала НКО ПОВС «Взаимопомощь и страхование» (г. Махачкала), которое не осуществляло страхование строительно-монтажных рисков, но активно принимало участие в конференциях и круглых столах по актуальным вопросам функционирования строительной отрасли. Среди членов данной ОВС значились строительные организации, в числе дорожно-строительные из Дагестана, Северной Осетии, Ингушетии, Чечни, Ставропольского края, Москвы и Московской области.

В 2021 году создано НКО ПОВС «РТ-Взаимное страхование» (компания, аффилированная с корпорацией «Ростех»). В мае 2022 года данная компания анонсировала возможность принятия на страхование строительно-монтажных рисков. НКО ПОВС "РТ-ВС"). Однако отсутствует информация о наличии фактически заключенных договоров страхования строительно-монтажных рисков.

Отсутствие диверсификации методов страхования на отечественном рынке страхования строительно-монтажных рисков приводит к ряду негативных последствий: способствует усилению концентрации данного рынка, отсутствию стимулов для коммерческих страховщиков расширять перечень страхуемых рисков, заниматься разработкой страховых продуктов, ориентированных на более полное удовлетворение потребностей в страховой защите рисков строительных предприятий. Равноправное существование взаимного страхования и коммерческого страхования создает благоприятные условия для формирования разнообразных страховых продуктов, привлекательных для широкого круга потенциальных страхователей.

Представление о преимуществах и недостатках метода взаимного страхования и метода коммерческого страхования для страхователей можно составить на основе данных таблицы 11.

Таблица 11 – Характеристика основных прав и обязанностей страхователя при использовании метода взаимного страхования и метода коммерческого страхования

Наименование характеристики	Коммерческое страхование	Взаимное страхование
Кто утверждает правила страхования	Руководство организации – страховщика (генеральный директор или другой руководитель, назначенный собственниками компании).	Общее собрание страхователей, которые всегда одновременно являются членами взаимной страховой организации.
Кто утверждает размер платежа страхователя страховщику	Руководство организации-страховщика (генеральный директор или другой руководитель, назначенный собственниками компании).	Общее собрание страхователей, которые всегда одновременно являются членами взаимной страховой организации.
Какие платежи должен уплачивать страхователь страховщику	Только страховая премия.	Вступительный взнос, страховой взнос – всегда. Дополнительный и другие взносы – на основании решения общего собрания страхователей-членов организации.
Возможно ли снижение размера платежа страховщику и его полная отмена на период страхования (как правило, 1 год)	Возможно небольшое снижение размера страховой премии для добросовестного страхователя, если такое предусмотрено внутренними регламентами коммерческой страховой организации.	При накоплении в страховом фонде достаточного объема средств возможно снижение страхового взноса и даже его отмена («золотой полис») для одного или нескольких добросовестных страхователей.
Кто принимает решение о снижении размера страховой премии (страхового взноса) или ее отмене для конкретного страхователя	Руководитель компании или другой сотрудник, которому такое право предоставлено на основе внутренних регламентов организации	Общее собрание страхователей – членов взаимной страховой организации
Как могут расходоваться средства страхового фонда, если они не были израсходованы за отчетный период (сформировалось превышение доходов над расходами)	Распределение средств, сформировавшихся в результате превышения доходов над расходами (прибыль) происходит на основе решения собственников коммерческой страховой компании. Такие средства могут быть распределены между собственниками страховой компании в виде, например, дивидендов.	Средства страхового фонда не распределяются между страхователями – членами взаимной страховой организации. Эти средства остаются в страховом фонде и могут быть использованы только на достижение уставных целей организации. Направления расходования таких средств определяются на основании решения общего собрания страхователей-членов организации
Кто несет ответственность по страховым обязательствам страховщика	Только сам страховщик – коммерческая страховая организация.	Все страхователи-члены взаимной страховой организации солидарно несут субсидиарную ответственность по страховым обязательствам страховщика – взаимной страховой организации.
Какие риски принимаются на страхование	Риски, страхование которых может принести страховщику прибыль (коммерчески выгодные риски)	Риски членов организации, которые они хотят застраховать

Источник: составлено автором на основе анализа исторического и зарубежного опыта взаимного и коммерческого страхования.

При коммерческом страховании единственным видом платежа, уплачиваемым страхователем страховщику, является страховая премия. Структура страховой премии состоит из двух компонентов: нетто-ставка и нагрузка. Большой компонент (нетто-ставка) рассчитывается исходя из предполагаемой средней величины убытков с учетом величины страхуемого риска, вероятности его наступления и ряда других факторов. Меньший компонент (нагрузка к нетто-ставке), исходя из существующей практики страхования строительного-монтажных рисков в Российской Федерации, обычно составляет 20-30% от величины нетто-ставки.

В случае с взаимным страхованием ситуация с ценой страхования складывается иным образом. В данном случае платеж страхователя страховщику в виде страховой премии (страхового взноса) не является единственным видом платежа. Как правило, потенциальный страхователь должен стать членом взаимной страховой организации и уплатить при этом вступительный взнос. После заключения договора страхования страхователь уплачивает страховую премию (страховой взнос). В практике взаимного страхования обычно используется структура страховой премии (страхового взноса), аналогичная коммерческому страхованию, то есть включает в себя нетто-ставку и нагрузку.

В современных отечественных публикациях встречается мнение, что при взаимном страховании применяется «сокращенная» структура страховой премии, в которой брутто-ставка равна нетто-ставке [128]. Представленная структура невыполнима, поскольку взаимная страховая организация, как и коммерческая страховая организация, несет расходы на ведение дела (организация сбора и учета членских взносов, ведение бухгалтерского и налогового учета, работа по урегулированию убытков и так далее) [88, с. 234].

Кроме этого, у страхователя – члена взаимной страховой организации существует вероятность того, что возникнет необходимость уплаты дополнительных финансовых средств в виде дополнительного взноса и взноса на покрытие расходов, связанных с уставной деятельностью общества. Данное

обстоятельство обусловлено одним из принципов взаимного страхования – солидарное несение субсидиарной ответственности членом взаимной страховой организации по обязательствам сообщества.

Вероятность уплаты дополнительных взносов компенсируется потенциальными выгодами, которые могут получить страхователи – члены взаимной страховой организации. В случае положительного финансового результата, за счет отсутствия страховых случаев (превышение страховых взносов над страховыми выплатами) и грамотном ведении дела (получение инвестиционного дохода), взаимная страховая организация может существенно снизить размер страховой премии (страхового взноса) или вовсе на определенное время освободить своих членов от ее уплаты («золотой полис»).

Проведем сравнение потенциальной величины страховой премии при взаимном страховании и при коммерческом страховании на примере строительства Транспортного перехода через Керченский пролив («Крымский мост»), что представлено в таблице 12.

Полная стоимость данного объекта, согласно проектно-сметной документации, составляет 228 млрд рублей. В данную стоимость входят строительные и монтажные работы, включая стоимость сооружаемых объектов, строительных материалов и конструкций, оборудования, используемых при проведении строительно-монтажных работ.

Договор страхования строительно-монтажных рисков заключается на полную стоимость объекта строительства в части группы рисков, связанных с причинением вреда, полной или частичной гибелью объекта строительства, строительных конструкций, материалов, инженерных коммуникаций, систем и оборудования, временных зданий и сооружений, строительной техники и оборудования, рабочего инструмента в период осуществления строительно-монтажных работ.

Коммерческими страховыми организациями в транспортном инфраструктурном строительстве обычно применяется страховой тариф в

диапазоне от 0,1% до 0,8% от страховой суммы (без учета повышающих и понижающих коэффициентов в зависимости от сложности строительства) [191].

Таблица 12 - Преимущества взаимного страхования на примере строительства Крымского моста

Заказчик строительства	Федеральное казенное учреждение «Управление федеральных автомобильных дорог «Тамань» Федерального дорожного агентства»	
Генеральный подрядчик	ООО «СТРОЙГАЗМОНТАЖ» (с 2014 года находится под экономическими санкциями США и стран Европейского союза)	
Подрядчики	ПАО «МОСТОТРЕСТ» и ООО «СГМ-МОСТ» (с 2016 года находятся под экономическими санкциями США, с 2018 года к санкциям присоединились страны Европейского союза)	
Полная стоимость объекта	228 млрд руб.	
-	Коммерческое страхование (фактический вариант)	Взаимное страхование (потенциальный вариант)
Страховая сумма	228 млрд руб.	228 млрд руб.
Поиск страховой компании	1) Отказ крупных страховщиков из-за опасения попасть под санкции. 2) Риски застраховала ООО «Крымская первая страховая компания»	Взаимная страховая организация при строительном холдинге МОСТОТРЕСТ (кэптивная)
Страховая премия	994 млн руб.	768 млн руб. (экономия 226 млн руб.)
Оценка надежности страховщика	Уставный капитал 165 млн руб., активы 209 млн руб., страховые резервы 40 млн руб.	Механизм солидарного несения субсидиарной ответственности членами ВСО + сострахование и перестрахование. Активы холдинга 178 млрд руб.
Сумма страховых выплат за период строительства	12 млн руб.	12 млн руб.
Итог	982 млн руб. остались в ООО «Крымская первая страховая компания»	756 млн руб. остались в страховом фонде ВСО при строительном холдинге

Источник: составлено автором.

Таким образом, сумма страховой премии при коммерческом страховании строительно-монтажных рисков строительства Транспортного перехода через Керченский пролив составила 994 млн рублей.

В рассматриваемом примере при взаимном страховании можно достичь уменьшения величины страховой премии (страхового взноса) примерно на 226 млн рублей за счет предоставления страховой защиты по себестоимости (или близкой к ней).

Сокращение размера страховой премии (страхового взноса) достигается за счет отсутствия комиссионных вознаграждений страховым посредникам, а

также за счет того, что плановая прибыль в цену страхования не закладывается.

При отсутствии страховых случаев в период действия договора страхования взаимная страховая организация может существенно снизить размер страховой премии (страхового взноса) для страхования в последующем всем или отдельным ее членам. Такое решение принимается на общем собрании членов взаимной страховой организации. Данное обстоятельство особенно актуально для страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства, так как подобные риски характеризуются низкой вероятностью наступления страховых случаев при высокой средней величине страховых выплат.

Сокращение размера страховой премии (страхового взноса) достигается и за счет специфики распределения ответственности по страхованию между ВСО и страхователями. Страховая организация может использовать при расчете нетто-ставки меньшую вероятность наступления страхового случая. Если за отчетный период страховых случаев окажется больше, чем было заложено в страховой тариф, то страхователи должны будут доплатить недостающую сумму для возмещения ущерба. Таким образом, за счет минимальной страховой премии (страхового взноса) строительные организации смогут не отвлекать из производства значительный объем средств для страхования. При этом последующая возможная оплата будет равна ровно убытку.

Другим важным преимуществом применения метода взаимного страхования в страховании строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства является более ответственный контроль за строительством. В практике коммерческого страхования строительно-монтажных рисков в Российской Федерации мониторинг строительства проводится достаточно редко. Более того, целью проводимого мониторинга является лишь подтверждение достоверности оценки принятого на страхование риска.

Важно, что успешность деятельности взаимной страховой организации в целом, и преимущества взаимного страхования в финансовых вопросах, в частности, в значительной степени связаны с добросовестным поведением страхователей-членов такой организации. Если они будут ориентированы на то, чтобы минимизировать вероятность наступления застрахованных рисков, и эта минимизация будет реализована на практике, то тем самым, в страховом фонде страховщика сохранится больше средств. Эти средства будут направлены на достижение уставных целей деятельности данного страховщика. Также в этом случае не потребуются внесение дополнительного взноса.

При взаимном страховании страхователи – члены взаимной страховой организации солидарно несут субсидиарную ответственность по страховым обязательствам страхового сообщества.

Например, 15 страхователей, уплатив ВСО по 100 млн руб., сформировали страховой фонд в размере 1 500 млн руб. и застраховали риск на 600 млн руб. на каждого. У 3-х страхователей произошел ущерб на полную страховую сумму, таким образом общий ущерб составил 1 800 млн руб. Средств страхового фонда оказалось недостаточно для возмещения ущерба. Недостающая сумма в 300 млн руб. будет доплачена каждым страхователем ($300 \text{ млн руб.} / 15 \text{ страх.} = 20 \text{ млн руб.} / \text{страх.}$). При этом 3 пострадавших страхователя также обязаны будут внести дополнительный взнос. Фактически на сумму данного взноса произойдет взаимозачет в счет суммы страхового возмещения. В данном примере с точки зрения реальной суммы, которую получит страхователь, прослеживается аналогия безусловной франшизы.

Поэтому каждый член страхового сообщества заинтересован как в сохранности своего застрахованного имущества (интерес собственника имущества), так и косвенно в сохранности застрахованного имущества других членов взаимной страховой организации (интерес сособственника страхового фонда). В целях недопущения страховых случаев и для сохранения страхового фонда взаимная страховая организация может сформировать постоянно

действующую экспертную комиссию из представителей ее членов для проведения мониторинга соблюдения технических регламентов, строительных норм и стандартов в процессе строительства застрахованных в ВСО объектов.

Первоочередной задачей такого мониторинга будет являться оценка текущего состояния строительства и прогноз вероятности возникновения страховых случаев. По результатам данного мониторинга ВСО может принять решение о проведении превентивных мероприятий, путем внедрения различных программ по снижению вероятности наступления строительно-монтажных рисков.

Еще одним ключевым преимуществом применения метода взаимного страхования в страховании строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства, является возможность создания страховых продуктов с более полным учетом потребностей строительства транспортной инфраструктуры в страховой защите и предложения более выгодных условий страхования. Данное преимущество обусловлено тем, что страхователи – члены взаимной страховой организации могут сообща самостоятельно разрабатывать и утверждать условия и правила страхования.

Взаимное страхование может быть хорошей альтернативой, когда коммерческие страховые организации не хотят или не могут предложить адекватную страховую защиту [146]. Например, такая ситуация возникла при строительстве Транспортного перехода через Керченский пролив. Строительство данного объекта сопряжено с трудностями, вызванными сложной политической ситуацией по поводу территориального спора между Российской Федерацией и Украиной и связанными с ним ограничительными мерами (экономическими санкциями), введенными в отношении России странами ЕС, США и их партнерами.

Напомним, что сметная стоимость данного объекта транспортной инфраструктуры оценивалась в 228 млрд рублей [186]. Российские страховые организации отказывались брать на страхование такой дорогостоящий и

политически рискованный проект, опасаясь попасть под санкции и ссылаясь на отсутствие возможности перестраховывать риски по такому проекту на страховых рынках стран ЕС и США. Как отмечалось в прессе «страховщика для моста нашли с трудом» [130], так как «если компания занимается страхованием чего-то в Крыму, то она попадает под санкции» [130]. Строительство Транспортного перехода через Керченский пролив застраховала никому неизвестная прежде страховая организация «Крымская первая страховая компания (далее - КПСК)».

Уставный капитал КПСК составляет 165 млн руб., активы 209 млн руб., страховые резервы по страхованию иному, чем страхование жизни 40 млн рублей [164]. За страхование строительного объекта со страховой суммой 228 млрд рублей КПСК получило премию в размере около 2 млрд рублей. Страхование таким небольшим страховщиком масштабного проекта с огромными рисками вызывает серьезные опасения. В средствах массовой информации отмечалось, что КПСК перестраховывает риски в нескольких страховых организациях, при этом говорится, что «договор (перестрахования) заключен на большую сумму, по нему установлен лимит ответственности на одно событие - этот лимит равен финансовым возможностям всего российского рынка. То есть, если что-то произойдет с мостом на 228 млрд рублей, - это будет очень плохо для компании, которая перестраховывает данный риск, потому что 228 млрд рублей никто не сможет заплатить» [185]. В каких конкретно страховых организациях КПСК перестраховывает риски и какими они обладают финансовыми возможностями неизвестно. Однако известно, что КПСК перестраховывает отдельные риски в Белоруссии и Казахстане [185].

Особый социальный и стратегический статус некоторых объектов строительства транспортной инфраструктуры определяет необходимость в сохранении конфиденциальности сведений о параметрах объекта, его финансировании, а также о деятельности участвующих в проекте строительных организаций – что позволяет ВСО.

При взаимном страховании строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства организуется страховая деятельность, осуществляемая путем добровольного объединения специализированными строительными организациями своих материальных ресурсов в основанном на членстве объединении (взаимной страховой организации) для создания страховых продуктов с целью защиты от предполагаемых (случайных, вероятных) негативных событий основного производства строительных организации. Основой такого объединения является однородность принимаемых на страхование рисков с точки зрения их отраслевой принадлежности, а также общность страховых интересов участников.

Взаимное страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства не противопоставляется коммерческому страхованию тех же рисков. Взаимное страхование целесообразно использовать как один из методов страхования. Этот метод, с одной стороны, имеет свои преимущества по сравнению с методом коммерческого страхования. С другой стороны, необходимая финансовая устойчивость взаимной страховой организации при страховании крупных промышленных рисков, в том числе, строительных рисков, может быть обеспечена только при диверсификации методов создания страховых продуктов при страховании рисков одной организации. Кроме того, ВСО, как любой страховщик, нуждается в перестраховании своих рисков, и такое перестрахование может осуществляться на основе коммерческого страхования.

Наличие у каждого метода страхования сравнительных преимуществ является основой того, что каждый потенциальный страхователь для каждого риска, который он хочет застраховать, может выбрать наиболее выгодный с его точки зрения метод создания страховых продуктов.

При этом механизм распределение передаваемых на страхование рисков определяется страхователем самостоятельно исходя из следующих факторов:

1) наличие и степень доверия к коммерческой и взаимной страховой организации со стороны руководства организации-страхователя;

2) частота и сумма состоявшихся страховых случаев и их корреляция с возможным страховым покрытием в коммерческой и взаимной страховой организации;

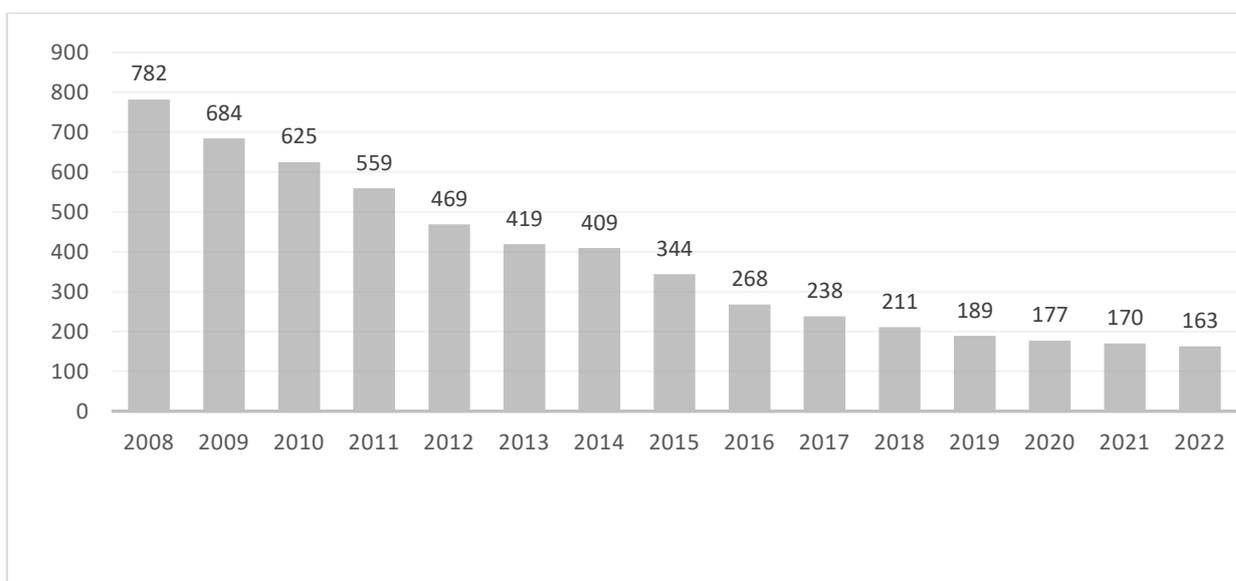
3) скорость накопления страхового фонда взаимной страховой организации.

Основой диверсификации методов страхования является наличие определенных преимуществ для страхователей в каждом из методов. Наличие возможности выбора у страхователя является результатом диверсификации методов страхования.

2.3 Развитие конкуренции на российском рынке страхования в сегменте страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства

Страховой рынок Российской Федерации в настоящее время продолжает претерпевать существенные изменения. С каждым годом уменьшается численность конкурирующих страховых организаций и увеличивается их удельный вес, что в совокупности определяет уровень конкуренции. При этом прослеживается тенденция ограничения конкуренции, обусловленная процессом создания крупных универсальных страховых организаций – лидеров рынка.

Так согласно данным Центрального Банка Российской Федерации на конец 2022 года на страховом рынке действовало 163 страховые организации (без учета страховых брокеров). Их количество за 14 лет (период с 2008 года по 2022 год) сократилось на 79,2% и представлено на рисунке 3.



Источник: составлено автором.

Рисунок 3 - Количество страховых организаций в Российской Федерации (по годам)

Сокращение числа страховых организаций являлось следствием следующих факторов:

1) отзыв значительного числа лицензий в связи с ужесточением правил осуществления страховой деятельности, вводимых органами страхового регулирования и страхового надзора;

2) стойкое превышение числа отозванных лицензий над числом выданных;

3) концентрация капиталов на рынке, а именно процессы слияний и поглощений, а также объединение многих страховых организаций в страховые группы;

4) комплексная борьба с «псевдостраховыми схемами» [132, с. 113-122] (операции, целью которых является не защита от рисков, а оптимизация налогообложения, вывод финансовых средств из компаний и присвоение бюджетных средств);

5) приостановка деятельности или полный уход международных страховых организаций из-за санкционной политики ряда стран в отношении Российской Федерации.

В силу действия вышеуказанных факторов страховой рынок оценивается аналитиками как склонный к концентрации. Кроме того, прогнозируется дальнейшее сокращение количества страховых организаций, что в долгосрочной перспективе может привести к существованию на рынке только нескольких десятков крупных федеральных страховщиков.

По мнению органов страхового регулирования и страхового надзора, подобная тенденция является положительной, поскольку сокращение количества страховых организаций может позволить проводить их более тщательный мониторинг и проверку. Тот факт, что тем самым несколько крупных страховых организаций могут получить монопольную власть, у данных органов не вызывает опасений.

В связи с этим прослеживается главная задача органов страхового регулирования и страхового надзора – сокращение количества страховых организаций и усиление контроля за оставшимися. При этом создание благоприятных условий для наилучшего удовлетворения потребностей страхователей в страховых продуктах не рассматривается в качестве приоритетной цели.

На основе данных о количестве функционирующих страховых организаций и сумме собранных премий, представленных в таблице 13, анализируем уровень концентрации рынка страхования строительно-монтажных рисков.

Для данной цели применяется набор различных индикаторов. Несмотря на то, что существующие индикаторы в основном направлены на оценку товарного рынка, это не мешает применять некоторые из них для оценки страхового рынка.

Одним из наиболее часто применяемых индикаторов является коэффициент рыночной концентрации (CR) [68, с. 171]. Данный коэффициент отличается простотой расчета и позволяет оценить процентную долю крупнейших страховых организаций в общем объеме анализируемого рынка.

Таблица 13 - Страховые организации - лидеры по сбору премий по страхованию строительного-монтажных рисков в 2021 году

Наименование страховой организации / группы организаций	Доля рынка страхования строительного-монтажных рисков страховой организации в процентах	Рэнкинг страховых организаций по объему страховых премий за страхование строительного-монтажных рисков
Страховая группа «СОГАЗ»	85,40	1
Страховая группа «АльфаСтрахование»	3,99	2
ООО «Британский Страховой Дом»	2,16	3
СПАО «РЕСО-Гарантия»	2,00	4
САО «ВСК»	1,86	5
Группа «ИНГО»	1,72	6
Росгосстрах и Капитал	1,59	7
ВТБ Страхование	0,88	8
ПАО САК «ЭНЕРГОГАРАНТ»	0,15	9
Остальные страховые организации	0,25	x

Источник: составлено автором на основе источника [181].

Он измеряется как сумма рыночных долей крупнейших страховых организаций, действующих на рынке по формуле (3)

$$CR_n = \sum_{i=1}^n Y_i, \quad (3)$$

где CR_n – коэффициент рыночной концентрации;

Y_i – доля рынка i -й страховой организации;

n – общее число участников рынка.

В качестве оценки рыночной концентрации используется трехуровневая шкала: менее 45% – неконцентрированный рынок, 45-70% – умеренно концентрированный, более 70% – высококонцентрированный.

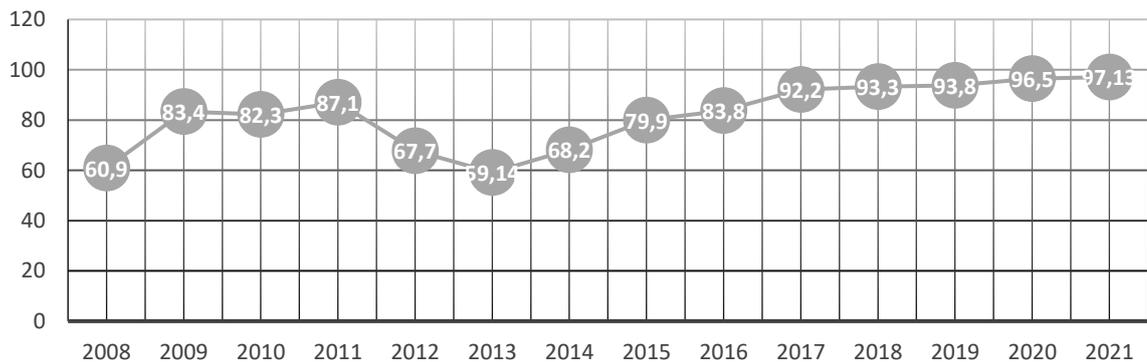
Обычно данный показатель рассчитывается для трех (CR_3), четырех (CR_4), шести (CR_6) и восьми (CR_8) организаций-лидеров. На рынке страхования строительного-монтажных рисков данный показатель имеет следующие значения:

$$CR_3 = 86,50\%, CR_4 = 88,66\%, CR_6 = 92,24\%, CR_8 = 94,71\%$$

Результаты позволяют нам сделать вывод о высокой концентрации рынка.

В этом смысле рынок страхования строительно-монтажных рисков в полной мере вписывается в общую тенденцию, сложившуюся на страховом рынке России. Речь идет об устойчивой тенденции к консолидации рынка в руках нескольких крупных страховых организаций, которая прослеживается на современном этапе, что представлено на рисунке 4.

Главным недостатком рассчитанного нами коэффициента является то, что он игнорирует структуру распределения рыночных долей между страховыми организациями, которые вошли в расчет коэффициента. По этой причине данного коэффициента недостаточно для объективного анализа уровня концентрации. Для большей точности и информативности представляется целесообразным использовать другие индикаторы.



Источник: составлено автором на основании данных источника [181].

Рисунок 4 - Динамика рыночной доли шести лидирующих организаций по сумме собранных премий в страховании строительно-монтажных рисков (по годам)

Рассчитаем степень концентрации рынка страхования строительно-монтажных рисков на основании данных таблицы 13 с использованием коэффициента (индекса) Херфиндела-Хиршмана [68, с. 166] (Herfindahl-Hirschman index). К преимуществу данного коэффициента перед коэффициентом рыночной концентрации можно отнести то, что он позволяет

охарактеризовать распределение «рыночной власти» между всеми субъектами страхового рынка. Он рассчитывается как сумма квадратов долей всех страховых организаций, действующих на рынке по формуле (4)

$$HHI = \sum_{i=1}^n S_i^2, \quad (4)$$

где HHI – коэффициент (индекс) Херфиндела-Хиршмана;

S_i – доля рынка i -й страховой организации;

n – общее число участников рынка.

В качестве оценки степени концентрации используется пятиуровневая шкала: менее 500 – низкий уровень, от 500 до 1000 – относительно низкий, от 1000 до 2000 – средний уровень, от 2000 до 6000 – высокий уровень, от 6000 до 10000 – очень высокий.

Проведем расчет по данным 2021 года:

$$\begin{aligned} HHI &= 85,4^2 + 3,99^2 + 2,16^2 + 2,00^2 + 1,86^2 + 1,72^2 + 1,59^2 + 0,88^2 \\ &\quad + 0,15^2 + 0,25^2 = 7327,55 \end{aligned}$$

Аналогичный расчет, проведенный автором по данным 2017 года, дает следующий результат:

$$\begin{aligned} HHI &= 79,2^2 + 4,99^2 + 2,31^2 + 2,16^2 + 1,86^2 + 1,72^2 + 1,59^2 + 0,88^2 \\ &\quad + 0,73^2 + 0,68^2 + 3,88^2 = 6333,31 \end{aligned}$$

Результаты расчетов ясно показывают, что концентрация на рынке страхования строительно-монтажных рисков была высокой в 2017 году и повысилась за период с 2017 по 2021 год.

Высококонцентрированный страховой рынок можно охарактеризовать следующими особенностями [148]:

1) наличием доминирующих страховых организаций, на долю которых приходится наибольшая сумма собранных премий;

2) доминирующие страховые организации осуществляют контроль над ценой на рынке;

3) высокие цены на страховые продукты;

4) отсутствие ориентированности на потребителей страховых продуктов;

5) наличие высоких барьеров входа для новых страховых организаций.

Лидером рынка страхования строительно-монтажных рисков является Страховая группа «СОГАЗ».

АО «СОГАЗ» было основано в 1993 году как дочернее общество газового монополиста «Газпром». В настоящее время среди владельцев компании можно увидеть АО «Газпромбанк» и ПАО «Газпром». Организация сотрудничает со многими крупными заказчиками строительства транспортной инфраструктуры, среди которых Департамент строительства города Москвы, Петербургский Метрострой, государственная компания «Автодор», ПАО «ГАЗПРОМ» и ОАО «РЖД».

АО «СОГАЗ» обладает конкурентным преимуществом, которое складывается из характера предпочтений потенциальных страхователей в зависимости от источников финансирования строительства, графически представлено в таблице 14.

Значительное число крупных транспортных инфраструктурных проектов застраховано именно в АО «СОГАЗ» [181]. Это обусловлено следующим:

- строительство транспортной инфраструктуры, как правило, осуществляется за счет или с привлечением государственных средств;

- АО «СОГАЗ» тесно связано с государственными органами и предприятиями с государственным участием.

Поэтому в отношении крупных строительных объектов, финансируемых за счет или с привлечением государственных средств, конкуренции практически нет. Например, генеральный подрядчик может включить в условия договора субподряда требование о необходимости страхования

строительно-монтажных рисков, приходящихся на субподрядную организацию. Во многих случаях субподрядчики заключают договор страхования строительно-монтажных рисков только потому, что данное требование является одним из условий договора строительного подряда. Такие субподрядчики пытаются решить проблему формально и либо отказываются приобретать полную страховую защиту, обходясь страхованием небольших страховых сумм, которые меньше сметной стоимости возводимого объекта, либо приобретают страховую защиту по заниженным ценам у страховых организаций с низкой степенью надежности. Эксперты страхового рынка отмечают, что экономия на страховании крайне губительна для страхового рынка.

Таблица 14 - Характер предпочтений потенциальных страхователей в зависимости от источника финансирования строительства

Источник финансирования строительства	Характер предпочтений
Средства государственного бюджета или инвестиции организаций с государственным участием	Предпочтение отдается страховым организациям, тесно связанным с государственными органами и предприятиями или являющимся системообразующими
Иностранные инвестиции	Предпочтение отдается преимущественно дочерним компаниям иностранных страховых организаций
Инвестиции крупных российских инвесторов	Предпочтение отдается страховым организациям, занимающим лидирующие позиции в рейтингах надежности. При равных условиях определяющим фактором является ассортимент страховых продуктов и цена
Частные инвестиции	Характер предпочтений зависит от целей страхователя. Если страхователю страховая защита нужна для выполнения формальных требований – предпочтение отдается страховщику, предложившему наиболее низкую цену. Если страхователю важна качественная страховая защита – определяющим фактором является ассортимент страховых продуктов, сервис и цена

Источник: составлено автором.

Говоря о структуре рынка страхования строительно-монтажных рисков, можно констатировать, что она весьма примитивна - представлена единственным методом создания страховых продуктов – методом коммерческого страхования. Метод взаимного страхования для страхования

строительно-монтажных рисков в Российской Федерации не используется. Данное обстоятельство является одним из факторов неразвитости конкурентных отношений на страховом рынке.

В зависимости от представленных на рынке методов создания страховых продуктов различают несколько разновидностей конкуренции [88, с. 197]:

- 1) конкуренция между коммерческими страховыми организациями;
- 2) конкуренция между взаимными страховыми организациями;
- 3) конкуренция между коммерческими страховыми организациями и взаимными страховыми организациями.

На рынке страхования строительно-монтажных рисков не существует второй и третьей из названных разновидностей.

Аналогичная ситуация и на страховом рынке в целом. Отечественными исследователями неоднократно выдвигалось мнение, что на нем существует только конкуренция между коммерческими страховыми организациями. Эта точка зрения представляется верной, поскольку действующие ОВС практически никак не конкурируют между собой и не участвуют в конкурентной борьбе с коммерческими страховыми организациями.

Конкурентные отношения между взаимными и коммерческими страховыми организациями присутствовали на отечественном страховом рынке в период 1831-1917 гг., который характеризуется становлением и успешным развитием взаимного страхования (одновременно с коммерческим). В последствии данные отношения были утрачены в результате коренных преобразований, последовавших за Октябрьской революцией 1917 года – ликвидации всех взаимных страховых организаций.

Вместе с тем, присутствие взаимного страхования на рынке страхования строительно-монтажных рисков потенциально могло бы стать хорошим противодействием монополистическим тенденциям. Еще в 1925 году профессор К.Г. Воблый писал: «Главным препятствием к образованию страховых трестов служит то, что в страховом деле предприниматели не могут создать монополии. Всякие поползновения страховщиков на монопольное

обладание страховым полем наталкиваются на противодействие со стороны самих страхователей. Последние, даже не располагая страховыми капиталами, могут создать страховое учреждение. И действительно, мы видим на страховом рынке сильных конкурентов акционерному страхованию в лице взаимного, а затем публично-правового» [41, с. 49]. Действительно, случаи борьбы с монополистическими тенденциями имели место быть. Так, в Великобритании в 1719 году был введен закон, который позволил двум коммерческим страховым организациям установить завышенный страховой тариф в виду получения ими монопольного права на осуществление морского страхования. Однако в 1824 году закон был аннулирован, поскольку судовладельцы основных морских портов отказались от услуг страховщика. Чтобы не остаться без страховой защиты они стали объединяться в клубы взаимного страхования. Таким образом, произошло противостояние монополизации рынка, инструментом которого стал метод взаимного страхования [74, с. 172].

В истории России также имеются примеры противодействия монополистическим тенденциям. И.Л. Логвинова пишет: «В дореволюционной России страхователи также использовали этот метод для ограничения монополизма акционерных страховщиков, когда в 1875 г. восемь акционерных обществ страхования от огня, занимавших ведущие позиции на российском страховом рынке, заключили конвенцию, в результате чего увеличили размер страховых премий по данному виду страхования примерно на треть. Противодействием такому сговору явилась активизация деятельности городских домовладельцев по созданию городских обществ взаимного страхования от огня» [118].

Наличие на рынке страховых организаций, использующих метод взаимного страхования будет непосредственно влиять на деятельность страховых организаций, которые используют метод коммерческого страхования и наоборот. Страховщики, использующие различные методы создания страховых продуктов, так или иначе, действуют в едином

пространстве. Перечень страхуемых рисков, территория, потенциальные страхователи – едины для данных организаций, поэтому их интересы постоянно сталкиваются. Такая конкуренция может стимулировать страховые организации к разработке новых для рынка страховых продуктов, формированию других конкурентных преимуществ и повышению эффективности своей деятельности, что, в конечном счете будет положительно влиять на развитие отечественного страхового рынка.

Таким образом, проведенное исследование состояния и перспектив развития конкуренции на российском рынке страхования в сегменте страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства дает представление о том, насколько значительна роль взаимного страхования в развитии конкурентных отношений для полноценной организации страховой защиты имущественных интересов всех участников строительно-монтажных работ.

Глава 3

Условия функционирования и перспективы применения в Российской Федерации метода взаимного страхования (на примере рисков транспортного инфраструктурного строительства)

3.1 Формирование в Российской Федерации благоприятных условий для функционирования взаимных страховых организаций по страхованию рисков транспортного инфраструктурного строительства

Взаимное страхование присутствует на страховом рынке Российской Федерации уже не первое десятилетие. Однако в силу определенных причин оно по-прежнему не может занять на нем определенную устойчивую нишу. Для формирования в Российской Федерации благоприятных условий функционирования взаимных страховых организаций по страхованию рисков транспортного инфраструктурного строительства необходимо, прежде всего, преодолеть трудности, препятствующие развитию взаимного страхования в целом.

Одним из сдерживающих факторов выступает недостаточная осведомленность потребителей страховых продуктов – не только физических лиц, но и специалистов, занимающихся организацией страхования имущественных интересов юридических лиц - о взаимном страховании, его принципах и преимуществах. Результатом этого является низкий интерес у потребителей к взаимному страхованию.

Так, в рамках диссертационного исследования был проведен опрос сотрудников трех крупных строительных организаций, осуществляющих транспортное инфраструктурное строительство. Опросник представлен в приложении Б.

В опросе приняло участие 50 респондентов. Для проведения опроса отбирались сотрудники отделов, которые в той или иной степени имеют отношение к страхованию строительно-монтажных рисков, а именно:

1) лица, принимающие участие в выборе страховых организаций для страхования строительно-монтажных рисков;

2) лица, принимающие участие в согласовании условий договоров страхования строительно-монтажных рисков (работа с договорами внутри строительной организации);

3) лица, заключающие договоры страхования строительно-монтажных рисков со страховыми организациями;

4) лица, принимавшие участие в разработке внутренних регламентов по страхованию. Строительная организация, сотрудники которой принимали участие в опросе, имеет в своем распоряжении внутренние регламенты по страхованию строительно-монтажных рисков.

Результаты опроса, которые представлены в приложении В, показали, что подавляющее большинство опрошенных (94% респондентов) вообще не знает, что такое взаимное страхование. Респонденты, имеющие представление о взаимном страховании, ответили на дополнительный вопрос: «Считаете ли Вы привлекательным страхование строительно-монтажных рисков во взаимной страховой организации?» - большинство респондентов ответили, что не понимают, зачем это нужно.

Также автором диссертации было проведено исследование поискового спроса в Интернете по ключевой теме «взаимное страхование» [182; 183; 184].

На первом этапе было произведено сопоставление поисковых запросов в российском сегменте интернета по ключевым темам, относящимся к взаимному страхованию, с наиболее популярными страховыми темами, которые представлены в таблице 15. Результаты данного исследования демонстрируют крайне низкий интерес к теме взаимного страхования. Из таблицы видно, что наибольшим интересом пользуется тема «Обязательное

страхование автогражданской ответственности (ОСАГО)», что обусловлено массовостью и обязательностью данного вида страхования.

Таблица 15 - Оценка поисковых запросов в российском сегменте интернета по ключевым темам

Ключевая тема	Среднее количество запросов в месяц, шт.
Темы, относящиеся к взаимному страхованию:	
Взаимное страхование	4 857
Общество взаимного страхования	2 851
Взаимное страхование застройщиков	408
Потребительское общество взаимного страхования	361
Страховой кооператив	343
ОБС Ростеха	42
Наиболее популярные страховые темы:	
Страхование	1 754 609
Обязательное страхование автогражданской ответственности (ОСАГО)	822 603
Обязательное страхование	166 738
Страхование жизни	147 980

Источник: составлено автором.

На втором этапе была оценена динамика популярности темы «взаимное страхование» за 2005–2022 годы - представлено в таблице 16. Уровень интереса определяется с учетом наиболее высокого показателя в таблице. 100 баллов означают наивысший уровень популярности темы за исследуемый период, 50 – уровень популярности темы вдвое ниже, чем в первом случае, 0 – уровень популярности темы не выше 1% от уровня в первом случае. Наиболее высокий интерес отмечался в 2005–2007 годы, однако с этого времени уровень интереса к взаимному страхованию неуклонно снижался до 2019 года. С 2020 года интерес к взаимному страхованию небольшими темпами увеличивается, что обусловлено публикационной активностью исследователей взаимного страхования, а также деятельностью корпорации «Ростех» в области взаимного страхования.

Для увеличения осведомленности о взаимном страховании и повышения интереса к нему предлагается распространять информацию о данном экономическом явлении и о его сравнительных преимуществах на базе

Национального объединения саморегулируемых организаций в строительной сфере (далее - НОСТРОЙ) совместно с Национальной ассоциацией обществ взаимного страхования (далее - НАВС), научными и образовательными учреждениями. Можно использовать различные способы распространения информации, в частности, проведение тематических конференций и семинаров с участием представителей саморегулируемых организаций строителей и строительных организаций. Эти мероприятия будут способствовать пониманию руководителями и сотрудниками строительных организаций механизма создания и функционирования взаимной страховой организации.

Таблица 16 - Оценка популярности темы «Взаимное страхование» в российском сегменте интернета по годам

Год	Уровень интереса к теме, баллы	Год	Уровень интереса к теме, баллы
2005	100	2014	3
2006	50	2015	2
2007	31	2016	2
2008	19	2017	2
2009	24	2018	1
2010	15	2019	2
2011	5	2020	3
2012	5	2021	4
2013	3	2022	5

Источник: составлено автором.

Другой трудностью, сдерживающей развитие взаимного страхования, является формирование финансовых средств ВСО на начальном этапе ее функционирования. Нормативная база Российской Федерации не оперирует специальным понятием, которое обозначало бы первоначальные средства ВСО. Кроме того, в существующем законодательстве не содержится каких-либо требований относительно порядка формирования финансовых средств на начальном этапе функционирования ВСО и их использования.

В научной литературе используется несколько обозначений первоначальных средств: учредительный фонд [74, с. 21], учредительный капитал [74, с. 32], уставный капитал [82, с. 30], первоначальный фонд

[74, с. 40-41]. Однако представляется верным мнение И.Л. Логвиновой в том, что в данном случае наиболее приемлем термин «первоначальный фонд» [88, с. 215]. Данный термин не тождествен понятиям «учредительный капитал» и «уставный капитал», характерным для акционерных страховых обществ.

Для того чтобы ВСО была способна наиболее полно обеспечить защиту имущественных интересов строительных организаций, требуется на этапе ее создания сформировать значительный первоначальный фонд. Это обусловлено тем, что сумма строительно-монтажных рисков в денежном выражении может быть значительной. Условия развития взаимного страхования в Российской Федерации отличаются от общеизвестных экономических и исторических условий стран с развитым страховым рынком, в которых ВСО накапливали страховой фонд в течение продолжительного времени.

Поскольку данная задача требует решения в максимально короткие сроки, может потребоваться установить достаточно высокие взносы для членов ВСО. Результат такого решения может быть непривлекательным для потенциальных членов ВСО. Необходимо решение, которое не создавало бы непосильную нагрузку на членов ВСО и не ограничивало бы полноту страхового покрытия.

Развитию страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства методом взаимного страхования может способствовать государственная финансовая поддержка. Как ранее отмечалось, в условиях российской экономики традиционно главным инвестором и заказчиком транспортного инфраструктурного строительства является государство и организации с государственным участием в капитале. Финансирование такого строительства происходит за счет средств соответствующих бюджетов или внебюджетных фондов. Поэтому государство, также, как и строительные организации, осуществляющие строительство, заинтересовано в сохранности строящихся объектов

транспортной инфраструктуры. Более того, строительство транспортной инфраструктуры, как правило, является социально значимым. В связи с этим государство в качестве заинтересованной стороны может оказывать различную финансовую поддержку взаимным страховым организациям, осуществляющим данный вид страхования.

Вариантами такой поддержки могут быть:

1) предоставление возвратного кредита с льготной процентной ставкой для образования первоначального фонда взаимной страховой организации (например, в размере ставки рефинансирования);

2) налоговые преференции в виде льготных режимов налогообложения, пониженных налоговых ставок, различных освобождений, налоговых вычетов с проведением мероприятий, по оценке эффективности их действия (например, по обложению налогом на имущество, транспортным, земельным налогом, НДФЛ для сотрудников и так далее);

3) отсрочка применения риск-ориентированного подхода в части создания отделов внутреннего контроля и внутреннего аудита, требованиям к отчетности, перестрахованию и так далее.

Преимуществом является то, что государственная поддержка позволит простимулировать создание взаимных страховых организаций для страхования строительно-монтажных рисков, тем самым будет улучшена не только инфраструктура страхового рынка, но и обеспечен страхователям выбор при приобретении страховой защиты. Однако при этом государству придется изыскивать значительный объем бюджетных средств для предоставления кредита, а в варианте по предоставлению налоговых преференций – оно будет недополучать средства в бюджет в виде налоговых поступлений.

Кроме того, нельзя исключить потенциальную возможность возникновения мошеннических схем и злоупотреблений со стороны неблагонадежных ВСО с целью получения налоговых преференций. Для недопущения таких схем необходимо будет усилить государственный

контроль над деятельностью ВСО, которые получили государственную поддержку, что приведет к расходам по администрированию и контролю.

Государственная финансовая поддержка не является единственным и исчерпывающим вариантом поддержки создания и развития ВСО. Строительные организации, имеющие свободные денежные средства, и желающие создать ВСО, могут заложить в свой финансовый план на среднесрочную перспективу предоставление займа ВСО на льготных условиях.

Решение о привлечении заемных денежных средств и порядок погашения долга страховым сообществом должно быть принято сообща на общем собрании членов ВСО. Гарантией возврата заемных денежных средств кредитору или займодателю может быть механизм солидарного несения членами ВСО субсидиарной ответственности по обязательствам ВСО.

В научных кругах и среди специалистов в области взаимного страхования прослеживается мнение, что еще одним ограничительным фактором развития взаимного страхования выступает искусственное сдерживание лицензирования деятельности ОВС [170].

В период отсутствия в России специального закона, регулирующего деятельность взаимных страховых организаций, на страховом рынке присутствовали страховые организации без специальной лицензии, которые осуществляли страховую некоммерческую деятельность и действовали на основании Закона «О некоммерческих организациях». Иными словами, это было страхование, основанное на принципах взаимности. Официальная статистика не учитывала данные организации в качестве страховых организаций. По различным оценкам в начале 2000-х гг. существовало порядка 200 обществ взаимного страхования, имеющих организационно-правовую форму «некоммерческое партнерство».

После вступления в силу Федерального закона «О взаимном страховании» и внесения ряда поправок в закон «Об организации страхового дела» наличие лицензии стало являться обязательным условием деятельности

ОВС. Все существовавшие ранее ОВС были вынуждены прекратить свою деятельность с 1 июля 2008 года. Первая лицензия была выдана ОВС «Хранитель» 17 апреля 2009 года.

В прессе и научной литературе выражаются разные мнения по поводу того, каким образом происходит сдерживание лицензирования. Например, в пакет документов на лицензирование входит положение об организации и осуществлении внутреннего аудита. Данное положение стало очень удобным инструментом в отказе ОВС в лицензии. Требования к положению содержатся в статье 28.2 Закона Российской Федерации № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации», которые прописаны общими наименованиями разделов. Конкретизирующего подзаконного акта или примерных (типовых) правил не существует. Таким образом, конкретизация положения должна проводиться страховщиком самостоятельно. Вместе с тем, Центральный Банк Российской Федерации часто отказывает ОВС в лицензии, ссылаясь на то, что в положении о внутреннем аудите не полно раскрыты те или иные положения закона [170].

Также существует мнение, что законодательные нормы о лицензировании не соответствуют экономической сути взаимного страхования. В защиту данного утверждения приводится следующий аргумент: не существует необходимости распространения контрольных мероприятий за деятельностью ОВС, аналогичных тем, которые реализуются в отношении деятельности коммерческих страховых организаций. Коммерческие страховые организации подлежат лицензированию и последующему контролю, поскольку существует несовпадение целей страхователя и страховщика. Целью коммерческого страховщика выступает извлечение наибольшей прибыли от страховой деятельности, в то время как целью его клиента (страхователя) - защита имущественных интересов. Именно для защиты интересов и прав страхователей и страховщиков государство осуществляет лицензирование страховой деятельности. При взаимном страховании отношения носят принципиально иной характер. Во взаимной

страховой организации страхователь является одновременно и членом данной организации. У страхователя (члена ВСО) и страховщика (ВСО) нет противоречий, поскольку они преследуют общую цель – защиту имущественных интересов. Даже если ВСО по результатам своей деятельности получает прибыль, то она может быть направлена на дальнейшее развитие ВСО и не может быть распределена между ее членами. Именно по данным причинам лицензирование для ВСО не требуется. Кроме того, члены ВСО сами определяют правила и условия страхования, а также сами совместно осуществляют надзор за ведением страховых операций в рамках утверждаемого ими устава ВСО.

Кроме того, в настоящее время требуемые контрольными органами показатели финансовой устойчивости для ВСО аналогичны КСО. В отдельных случаях законодатель и регулятор предъявляют к ВСО более жесткие требования к организации работы, чем к КСО (ограничения по разрешенным видам и формам страхования, количеству участников и так далее).

На основе изложенных фактов согласимся, что на страховом рынке Российской Федерации присутствует фактор искусственного сдерживания лицензирования деятельности ВСО. Однако, по нашему мнению, полный отказ от процедуры лицензирования нецелесообразен, так как именно наличие у ВСО лицензии является для потенциальных страхователей дополнительной гарантией надежности и воспринимается ими как свидетельство того, что деятельность ВСО осуществляется в соответствии с требованиями законодательства.

Вместе с тем необходимо провести меры по упрощению и либерализации лицензирования деятельности ВСО путем исключения требований, характерных для предъявления коммерческим страховым организациям. Также в данном направлении представляется возможным создание нормативно-методического документа, содержащего единый исчерпывающий перечень лицензионных требований, предъявляемых к ВСО.

Данные требования должны учитывать специфику экономических взаимоотношений в рамках взаимного страхования.

Помимо сдерживания лицензирования деятельности ВСО, на страховом рынке прослеживаются тенденции ограничения конкуренции, а также активная борьба со средними и малыми страховыми организациями. Как правило, данная тенденция выражается в виде выдвижения более высоких требований к страховым организациям. Российский страховой рынок и органы государственного регулирования страхового рынка идут по пути создания крупных универсальных страховых компаний – монополистов. Формирование благоприятных условий для создания и функционирования ВСО невозможно без изменения данного курса.

Фактором, оказывающим существенное негативное влияние на развитие и функционирование ВСО в Российской Федерации относится непроработанность страхового законодательства относительно взаимного страхования.

Как известно, основополагающими нормативно-правовыми документами, регулирующими деятельность взаимных страховых организаций в Российской Федерации, являются:

- 1) Глава 48 Гражданского кодекса Российской Федерации.
- 2) Федеральный закон от 29 ноября 2007 года № 286-ФЗ «О взаимном страховании» (далее – Федеральный закон «О взаимном страховании»).
- 3) Закон Российской Федерации от 27.11.1992 № 4015-1 «Об организации страхового дела в Российской Федерации» (далее – Закон «Об организации страхового дела»).

Закон «О взаимном страховании» вступил в силу в 2007 году, и на сегодняшний день действует редакция, которая подверглась значительной переработке по сравнению с первоначальным вариантом. Некоторые редакции закона становились объектом научных исследований, посвященных взаимному страхованию. В ряде публикаций законодательные нововведения оценивались критически [107; 108; 109; 117]. Последняя редакция также

представляет значительный интерес с точки зрения оценки ее влияния на развитие и функционирование взаимных страховых организаций в Российской Федерации.

Нормы данного закона укореняют единственную организационно-правовую форму взаимной страховой организации - общество взаимного страхования. В пункте 3 статьи 1 Федерального закона «О взаимном страховании» говорится о том, что «взаимное страхование осуществляется обществом взаимного страхования» [9, ст. 1]. Данная норма игнорирует разнообразие возможных организационно-правовых форм ВСО широко известных в мировой практике: страховые кооперативы, клубы взаимного страхования имущества и ответственности судовладельцев (англ. P&I Club), больничные кассы и так далее.

Кроме того, заслуживает внимания статья 5 указанного закона, которой установлено, что «общество взаимного страхования является видом потребительского кооператива» [9, ст.1]. В развитие данного положения установлено, что наименование общества взаимного страхования должно содержать слова «некоммерческая корпоративная организация» и «потребительское общество взаимного страхования».

Отождествление взаимного страхования с одной организационно-правовой формой – обществом взаимного страхования, а также позиционирование данного общества как вида потребительского кооператива приводит, на наш взгляд, к существенному ограничению сферы применения взаимного страхования и принципиальным изменениям экономических основ его деятельности. Более того, общества взаимного страхования и страховые кооперативы являются разными организационно-правовыми формами страховых организаций, в основе которых лежат разные принципы. Деятельность страхового кооператива и общества взаимного страхования основана на принципе взаимности, однако в страховом кооперативе данный принцип ограничен тем, что каждый пайщик сохраняет право собственности на свой пай. В деятельности страхового

кооператива принцип взаимности не является единственным и основополагающим. Присутствуют также отношения между страховщиком и страхователями, которые, по сути, близки к кредитным отношениям.

Говоря о статье 5 Федерального закона «О взаимном страховании», нельзя не отметить также то, что она устанавливает ограничения на минимальное и максимальное количество членов общества взаимного страхования. При этом в значительном числе отечественных публикаций справедливо отмечается, что установленные законодательством ограничения с точки зрения раскладки ущерба не позволяют в полной мере раскрыть преимущества взаимного страхования [85, с. 91].

По нашему мнению, снятие ограничения по количеству членов ОВС может положительно отразиться на деятельности страховой организации. В странах с развитым страховым рынком минимальное количество членов взаимной страховой организации установлено на уровне 300–500 членов, а рекомендуемое 1000 членов.

В научной литературе существует также мнение, что, устанавливая ограничения, законодатели пытаются пресечь появление финансовых пирамид в виде обществ взаимного страхования с числом членов более 500 юридических лиц. Для предотвращения данного явления логичнее разработать контрольные процедуры со стороны надзорных органов, а не ограничивать число членов ОВС, тем самым ограничивая множество застрахованных объектов.

Таким образом, к факторам, оказывающим существенное негативное влияние на развитие и функционирование взаимных страховых организаций в Российской Федерации относятся следующие:

- 1) Недостаточный учет специфики экономических отношений в рамках взаимного страхования в страховом законодательстве Российской Федерации.
- 2) Сдерживание лицензирования деятельности ВСО.
- 3) Тенденция ограничения конкуренции на страховом рынке Российской Федерации.

4) Потребность накопления первоначального фонда в максимально короткие сроки без дополнительной нагрузки на членов ВСО.

5) Недостаточная осведомленность потребителей страховых продуктов о взаимном страховании, его принципах и преимуществах.

По нашему мнению, проблема, выраженная в наличии потребности накопления первоначального фонда в максимально короткие сроки без дополнительной нагрузки на членов ВСО, а также необходимость обеспечения финансовой устойчивости в ходе накопления первоначального фонда является фундаментальной и существенно сдерживает создание новых ОВС.

Представленные в настоящем параграфе мероприятия по преодолению сдерживающих факторов позволят сформировать в Российской Федерации благоприятные условия для функционирования ВСО по страхованию строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства.

3.2 Институциональные формы, благоприятные для развития взаимного страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства

На начальном этапе развития взаимного страхования в страховании строительно-монтажных рисков наиболее успешным представляется создание ВСО на базе уже сложившихся объединений. Такой подход значительно упрощает процесс создания ВСО и открывает возможности по привлечению достаточного числа участников.

Так, по словам президента Национальной ассоциации обществ взаимного страхования К.И. Пылова: «... лучше всего ОВС в России могут развиваться на каких-то уже сложившихся объединениях, СРО, союзах предпринимателей, кооперации. Например, одно из первых ОВС было создано

в Татарстане на базе местного союза предпринимателей и осуществляет страхование определенной части рисков (имущества, ответственности). Создание ОВС в рамках СРО также позволяет формировать компенсационный фонд на принципах коллективного страхования – принципах взаимности, направить накопленные средства ОВС на оказание помощи своим членам (членам СРО), выдавать им финансовые гарантии под резервы и активы ОВС» [170].

Создание ОВС по отраслевому принципу в силу однородности рисков внутри строительной отрасли позволит обеспечить более эффективное их покрытие и сохранить средства внутри отрасли в виду замкнутости конгломерата.

По нашему мнению, наибольшего внимания заслуживают, следующие формы создания ВСО, которые мы рассмотрим более подробно:

1) Взаимная страховая организация создается при саморегулируемой организации строителей [143].

2) Создание взаимной кэптивной организации [144].

При исследовании вопросов, связанных с созданием в Российской Федерации взаимных страховых организаций, специализирующихся на страховании строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства, необходимо учитывать существующие особенности, сложившейся в сегменте строительства вообще и транспортного инфраструктурного строительства, в частности.

Говоря о первой форме создания взаимной страховой организации, рассмотрим основные положения о саморегулировании в строительной отрасли.

Саморегулирование – это институт, в рамках которого:

1) группой экономических агентов создаются, адаптируются и изменяются легитимные (не противоречащие формальным, установленным государством) правила, регулирующие хозяйственную деятельность этих агентов;

2) объекты контроля имеют возможность легитимно управлять поведением контролера (регулятора) [56, с. 5].

В международной практике идея саморегулирования не является новаторской. Институт саморегулирования в строительной отрасли внедрен во многих странах мира, включая США, страны Европейского союза, Великобританию, Австралию. Естественно, в каждой стране имеется своя специфика. Например, подход стран Европейского союза базируется не на выдаче допусков строительным организациям, а на аккредитации непосредственно строительных специалистов.

В Российской Федерации саморегулирование в области строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства введено в 2010 году, заменив собой лицензирование. Основной идеей формирования института саморегулирования является переложение контрольных и надзорных функций за деятельностью организаций с государства на самих участников строительной отрасли, а также создание механизмов, гарантирующих возмещение вреда третьим лицам, который может быть причинен в результате строительной деятельности.

В Российской Федерации законодательными документами, регламентирующими саморегулирование в области строительства, реконструкции, капитального ремонта объектов капитального строительства, являются Градостроительный кодекс Российской Федерации и Федеральный закон от 1 декабря 2007 года № 315-ФЗ «О саморегулируемых организациях».

Саморегулирование производится через создание специализированных органов – саморегулируемых организаций (далее - СРО). С правовой точки зрения, саморегулируемые организации – это некоммерческие организации, созданные путем объединения на основе членства субъектов предпринимательской деятельности, исходя из единства отрасли производства товаров (работ, услуг) или рынка произведенных товаров (работ, услуг) либо объединяющие субъектов профессиональной деятельности определенного вида [12, ст. 3]. Из всех возможных организационно-правовых форм

некоммерческих организаций для нормального функционирования СРО подходят две формы: объединения юридических лиц (ассоциации и союзы) и некоммерческие партнерства [11, ст.8]. Саморегулируемая организация может иметь в собственности имущество, имеет право от своего имени приобретать, а также реализовать имущество и имущественные права. Члены СРО формируют имущество организации путем внесения денежных средств и иными способами, которые не запрещены законодательством. СРО согласно законодательству Российской Федерации, ведет бухгалтерский и налоговый учет, а также имеет самостоятельный баланс.

По состоянию на конец 2023 года в государственном реестре саморегулируемых организаций находилось 226 саморегулируемых организаций [167], основанных на членстве лиц, осуществляющих строительство, реконструкцию, капитальный ремонт объектов капитального строительства. Наиболее крупные СРО представлены в таблице 17. Общее количество строительных организаций – членов СРО насчитывало более 122 тысячи.

Таблица 17 - Наиболее крупные СРО члены которых преимущественно имеют допуски к строительству объектов транспортной инфраструктуры

Наименование СРО	Количество членов СРО
НП СРО «Строительный ресурс»	4915
НП СРО «Объединение Инженеров Строителей»	3047
СРО НП «Объединение строительных организаций среднего и малого бизнеса»	1316
Ассоциация строителей «Строители железнодорожных комплексов»	1146
СРО НП «Объединение генеральных подрядчиков в строительстве»	994
СРО НП «Объединение строителей Санкт-Петербурга»	880
Саморегулируемая организация «Союз дорожно-транспортных строителей «СОЮЗДОРСТРОЙ»	217
Ассоциация Саморегулируемая организация «Объединение строительных организаций транспортного комплекса»	197

Источник: составлено автором на основе источника [169].

Участие в СРО в настоящий момент осуществляется по региональному принципу: строительная организация или индивидуальный предприниматель должны быть зарегистрированы в том же субъекте Российской Федерации, что и СРО, членами которой они являются. В одном субъекте Российской Федерации может действовать несколько СРО, вместе с этим законодательство не запрещает строительной организации быть членом нескольких СРО, при условии, что виды деятельности, которые могут осуществляться в связи с членством в СРО, не дублируются.

Вступление в саморегулируемую организацию требует от строительной организации предоставления определенного пакета документов и выполнения ряда условий. При этом при вхождении в СРО данные организации не утрачивают свою самостоятельность и права юридического лица.

Главными задачами СРО в строительстве выступают объединение хозяйствующих субъектов строительной отрасли для обмена опытом и знаниями, решение различных отраслевых вопросов, выдача допусков к работе и свидетельств. Представляется, что именно эта деятельность призвана гарантировать соблюдение строительными организациями необходимых регламентов и строительных норм.

Помимо этого, СРО осуществляют мероприятия по обеспечению ответственности членов СРО перед потребителями их услуг. Другими задачами саморегулирования в строительстве являются:

- 1) разработка и утверждение обязательных для применения всеми членами СРО правил и стандартов профессиональной деятельности;
- 2) контроль уровня профессиональной подготовки работников организаций членов СРО;
- 3) установление и применение санкций при нарушении членом СРО установленных правил;
- 4) представительство законных интересов и защита прав членов СРО;
- 5) рассмотрение жалоб потребителей услуг членов СРО, а также прочих физических и юридических лиц на деятельность членов СРО.

С каждым годом все активнее внедряется практика вменения принципа коллективной ответственности всех членов СРО за результаты своей деятельности. Такая практика должна повысить качество строительной продукции, очистить строительный рынок от недобросовестных участников, гарантировать ответственность субъектов строительной деятельности перед потребителем.

В целях обеспечения исполнения членами СРО обязательств перед третьими лицами, возникающих в ходе ненадлежащего исполнения договорных обязательств, а также обязательств, которые стали результатом причинения вреда третьим лицам, СРО формирует компенсационные фонды за счет взносов своих участников.

Первый компенсационный фонд направлен на возмещение причиненного вреда жизни или здоровью физических лиц, имуществу физических или юридических лиц в ходе профессиональной деятельности участников СРО, а именно в случаях разрушения, повреждения здания, сооружения либо части здания или сооружения [1, ст. 55.16].

СРО в пределах средств данного компенсационного фонда несет солидарную ответственность по обязательствам своих членов.

Второй компенсационный фонд направлен на обеспечение имущественной ответственности членов СРО по обязательствам, возникшим вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения ими обязательств по договорам строительного подряда, заключенным с использованием конкурентных способов определения подрядчика. В формировании данного компенсационного фонда должны участвовать только те члены СРО, которые намерены принимать участие в тендерах, конкурсах, аукционах на заключение договоров строительного подряда. Заслуживает внимания тот факт, что конкурентные способы определения подрядчика применяются государственными корпорациями, государственными компаниями, субъектами естественных монополий, государственными унитарными предприятиями, муниципальными унитарными предприятиями, автономными

учреждениями, а также хозяйственными обществами, в уставном капитале которых доля участия Российской Федерации, субъекта Российской Федерации, муниципального образования в совокупности превышает 50%.

СРО в пределах средств данного компенсационного фонда несет субсидиарную ответственность по обязательствам своих членов.

Помимо осуществления основных функций, саморегулируемая организация может предоставлять своим членам некий дополнительный набор услуг («клубные блага»). Состав данного набора зависит от политики саморегулируемой организации, состояния рынка и репутации саморегулируемой организации. Например, могут быть предложены коллективный товарный знак, защита интересов членов СРО или внесудебное урегулирование споров.

Представляется, что саморегулируемая организация может предлагать своим членам и страхование строительно-монтажных рисков через взаимную страховую организацию при СРО. Это будет дополнительным «клубным благом». Кроме того, для СРО характерна профессиональная, отраслевая и территориальная общность – что является определяющим при создании ВСО. По этому поводу А.С. Корезин писал: «Итак, профессиональная, отраслевая и территориальная общность – определяющие критерии при создании ОВС в России на данном этапе. Для начала в рамках ОВС можно культивировать следующие виды страхования: страхование фермерских хозяйств и посевов (а также сельскохозяйственных животных); страхование профессиональной ответственности и иных видов ответственности; страхование строительно-монтажных рисков. Однородные риски хороши для ОВС, если убыточность по ним в среднем невелика, или если общество имеет гарантированный резерв платежеспособности.» [85, с. 46].

Инициатором создания взаимной страховой организации может быть, как сама СРО, которая в добровольной форме предложит своим членам учредить такую страховую организацию, так и члены СРО. Согласно действующему в Российской Федерации законодательству, единственно

применимой на практике организационно-правовой формой взаимной страховой организации может быть общество взаимного страхования (ОВС). В Федеральном законе «О взаимном страховании» установлено, что «взаимное страхование осуществляется обществом взаимного страхования» [9, п.3 ст.1]. Схема организации страхования строительно-монтажных рисков членами СРО представлена на рисунке 5.



Источник: составлено автором.

Рисунок 5 - Возможная организация страхования строительно-монтажных рисков членами СРО

Общество взаимного страхования, как и СРО, является некоммерческой организацией. Цели и задачи создания компенсационного фонда СРО созвучны целям взаимного страхования. Поэтому общество взаимного страхования при СРО может осуществлять не только страхование строительно-монтажных рисков, но и принимать на страхование риски, в целях обеспечения которых создаются компенсационные фонды СРО:

1) риск возникновения ответственности членов СРО по обязательствам вследствие причиненного вреда жизни или здоровью физических лиц,

имуществу физических или юридических лиц в ходе профессиональной деятельности в случаях разрушения, повреждения здания, сооружения либо части здания или сооружения;

2) риск возникновения ответственности члена СРО за неисполнение или ненадлежащее исполнение договора строительного подряда, заключенного с использованием конкурентных способов определения подрядчика.

Компенсационные фонды СРО, страхование ответственности членов СРО не противопоставляются деятельности взаимных страховых организаций поскольку экономическая суть каждого из указанных элементов разная.

Представленная концепция становится актуальной в свете проводимой реформы строительного саморегулирования в России, законодательные принципы которой утверждены Федеральным законом № 372-ФЗ от 3 июля 2016 года [10]. До вступления данного закона в силу члены СРО уплачивали взнос в один компенсационный фонд СРО в размере, определенном законодательством. Этот фонд служил для возмещения вреда, причиненного жизни или здоровью физических лиц, имуществу физических или юридических лиц в ходе профессиональной деятельности участников СРО.

В случае заключения членом СРО соответствующего договора страхования со страховой организацией ему предоставлялась возможность существенно снизить размер взноса в компенсационный фонд. В случае причинения вреда третьим лицам, при наличии договора страхования, в первую очередь ущерб возмещала страховая организация согласно правилам и условиям договора страхования. Если по какой-то причине страховое возмещение не было выплачено, либо его суммы не хватало для полного возмещения причиненного вреда, то в данном случае использовались средства компенсационного фонда СРО.

Считаем важным отметить, что на каждом этапе работы с компенсационными фондами СРО имеется ряд неурегулированных вопросов [93]. Однако данная проблематика выходит за рамки настоящего

исследования. В связи с этим представляется возможным ограничиться лишь обозначением некоторых существующих проблем. В научной литературе не существует единого подхода к определению сущности компенсационного фонда. Более того, некоторые авторы рассматривают его как «фонд взаимного страхования» [124]. Не урегулирован вопрос распределения средств компенсационного фонда между членами СРО при прекращении деятельности саморегулируемой организации. Наконец, не урегулирован вопрос пополнения компенсационного фонда членами СРО после причинения вреда третьим лицам одним из членов СРО и выплаты из компенсационного фонда. Поскольку эти вопросы не ясны, невозможно сказать, являются ли компенсационные фонды фондами взаимного страхования.

Поправки, внесенные в Градостроительный кодекс Российской Федерации Федеральным законом «О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации» от 3.07.2016 № 372-ФЗ, обязали саморегулируемые организации формировать второй компенсационный фонд. Одновременно с этим страхование отнесли к дополнительной обеспечительной мере. Таким образом, перестала существовать возможность уменьшения размера взноса в компенсационный фонд СРО при заключении соответствующего договора страхования.

Для исключения массового отказа строительных организаций от страхования ответственности членов СРО законодательством предусмотрен инструмент вмененного страхования – саморегулируемым организациям позволено в своих внутренних положениях включать требование о заключении договора страхования.

Если строительная организация заключает договоры строительного подряда с использованием конкурентных способов определения подрядчика, и при этом в положениях СРО, членом которой является данная строительная организация, присутствует требование о заключении договора, то

строительная организация должна вносить взнос в два компенсационных фонда и заключать два договора страхования, уплачивая страховую премию:

1) в отношении возмещения вреда жизни или здоровью физических лиц, имуществу физических или юридических лиц в ходе профессиональной деятельности;

2) в отношении обеспечения имущественной ответственности по обязательствам, возникшим вследствие неисполнения или ненадлежащего исполнения договоров строительного подряда, заключенным с использованием конкурентных способов определения подрядчика.

Кроме того, в последние годы в литературе и прессе выдвигаются идеи о создании условий для обеспечения страхования строительно-монтажных рисков не в добровольной форме, а в форме «вмененного страхования», аналогично страхованию ответственности членов СРО [144].

Термин «вмененное страхование» не имеет четко утвержденного толкования и понимается различными специалистами по-разному. Чаще всего, под таким страхованием понимается страхование, которое по своей юридической природе является добровольным, но в соответствии с определенными подзаконными актами, договорами или правилами, регламентирующими определенные виды деятельности, вменяет субъекту предпринимательской деятельности обязанность осуществлять страхование соответствующих имущественных интересов. Реализовать выдвинутые идеи предлагается различными механизмами. Наиболее существенными являются следующие:

1) включить во внутренние регламентирующие документы СРО требования о наличии у всех ее членов договоров страхования строительно-монтажных рисков по всем реализуемым строительным проектам;

2) включить в типовые договоры строительства транспортной инфраструктуры, в которых заказчиком или инвестором является государство и организации с государственным участием в капитале, требование о наличии

у подрядной организации договора страхования строительного-монтажных рисков.

3) создать нормативный документ, закрепляющий обязанность заказчиков строительства включать в конкурсную документацию на строительство условие страхования строительного-монтажных рисков [115, с. 15-17].

Среди специалистов страховой и строительной отрасли есть защитники и противники формы «вмененного страхования». Защитники утверждают, что «вмененные виды страхования на какой-то период становятся драйверами рынка. Они позволяют популяризировать страхование, на практике оценить его эффективность и целесообразность» [54]. Противники же утверждают, что при установлении вмененной формы страхования происходит ограничение конкуренции в силу того, что у страхователя отсутствует возможность выбора необходимого набора страховых продуктов, притом, что рынок страхования строительного-монтажных рисков консолидирован в руках нескольких крупных коммерческих страховых организаций. В дополнение к этому утверждается, что размер страховой премии, как правило, устанавливается значительно выше, чем при добровольной форме страхования.

По нашему мнению, «вмененная» форма страхования строительного-монтажных рисков с организацией страховой защиты взаимной страховой организацией при СРО позволила бы раскрыть преимущества такой формы [144], но сам факт принуждения к заключению договора страхования порождает у покупателя ощущение навязывания услуги, реакцию отторжения и скептическое отношение, что замещает все преимущества.

Вторая форма создания взаимной страховой организации предполагает ее формирование в виде кэптива. Кэптивы являются одной из популярных форм организации страхового бизнеса в России [154]. Обычно под кэптивом понимается страховая организация, которая целиком или преимущественно предоставляет страховые услуги учредителям, а также организациям, входящим в структуру многопрофильных концернов или крупных

финансово-промышленных групп, в состав которых входит страховая организация.

В зарубежной англоязычной литературе рассматривается потенциальная успешность функционирования взаимных кэптивных страховых организаций. Подобные организации учреждаются группой субъектов предпринимательства, объединенных системой участия или договором о взаимодействии, для защиты своих имущественных интересов. В большинстве публикаций смысл создания кэптивных страховых организаций освещается как способ аккумуляции финансовых средств внутри группы, сокращения расходов на страхование за счет минимизации транзакционных затрат и выгодной цены страхования.

Важно отметить, что традиционный рынок страхования не всегда способен предоставить страховые продукты по доступным ценам для предприятий, риски которых считаются специфичными и носят уникальный характер. Как отмечает директор по маркетингу «Liberty Mutual Captive Services» Р. Вигмор идеальными инициаторами создания взаимной кэптивной страховой организации выступают «крупные холдинги, выплачивающие страховые премии на миллионы долларов». Такие кэптивные страховые организации, по мнению Вигмора, могут взять на себя значительные риски, а с финансовой точки зрения получать крупные инвестиционные поступления, генерируемые на получаемую премию. Более того, экономическая выгодность взаимных кэптивных страховых организаций достигается благодаря возможностям потенциального снижения премий, а также сокращению издержек за счет более эффективного использования ресурсов группы организаций в долгосрочной перспективе. Строительные организации, сталкивающиеся с большим числом разнообразных рисков и являющиеся крупными страхователями, несомненно, могут выступать инициаторами учреждения взаимных кэптивных страховых организаций.

Анализируя рынок транспортного инфраструктурного строительства, можно говорить о том, что крупнейшие строительные организации являются

крупными холдингами, что представлено в таблице 18. При этом каждый холдинг несет значительные расходы на страхование строительно-монтажных рисков.

Таблица 18 - Лидеры рынка инфраструктурного строительства в Российской Федерации

Название	Является холдингом	Количество входящих организаций
ГК Нацпроектстрой	да	23
Стройгазмонтаж	да	6
СтройТрансНефтеГаз	да	4
Велесстрой	нет	-
ГВСУ № 14	нет	-
Группа Стройтрансгаз	да	5
ВАД	нет	-
Концерн «Титан-2»	да	5

Источник: составлено автором на основе источника [127].

Представляется, что создание взаимной кэптивной страховой организации в рамках строительного холдинга или финансово-промышленной группы, в составе которой имеются строительные организации, позволит применить как преимущества деятельности кэптивной страховой организации, так и преимущества взаимного метода создания страховых продуктов, что представлено в таблице 19. Кроме того, характеристики метода взаимного страхования очень близки к тем признакам, которые характеризуют кэптивное страхование [57].

Схема организации страхования строительно-монтажных рисков представлена на рисунке 6.

Таким образом, представляется, что рассмотренные варианты создания взаимной страховой организации для страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства являются потенциально реализуемыми в существующих условиях.

Кроме того, каждый из вариантов имеет ряд преимуществ перед коммерческим страхованием и отвечает потребностям российского рынка

страхования, а также может способствовать решению проблем, связанных с современным состоянием страхового рынка в Российской Федерации.

Таблица 19 - Преимущества кэптивной страховой организации и взаимной страховой организации

Преимущества и возможности	Кэптивная страховая организация	Взаимная страховая организация	Взаимная кэптивная страховая организация
Меньшая стоимость страховой защиты благодаря отсутствию посредников	да	да	да
Меньшая стоимость страховой защиты благодаря отсутствию в тарифе плановой прибыли	нет	да	да
Сотрудники страховой организации хорошо знают специфику принимаемых на страхование рисков	да	нет	да
Возможность адаптировать правила страхования непосредственно под нужды холдинга или финансово-промышленной группы (ФПГ)	да	нет	да
Возможность сокращения транзакционных издержек на заключение договоров страхования, а также расходов на заработную плату путем оптимизации штатного расписания предприятий, входящих в холдинг или ФПГ; специалистов, занимающихся страхованием на предприятиях, а также сопровождающих договоры страхования вывести из штата, а их функции передать сотрудникам страховой организации	да	нет	да
Возможность уменьшения или отмены страховых взносов при накоплении достаточного страхового фонда	нет	да	да
Стабильность ценовой политики	да	нет	да
Аккумуляция финансовых ресурсов внутри холдинга или ФПГ	да	нет	да
Индивидуальный подход к управлению риском	нет	да	да

Источник: составлено автором.

Создание специализированных взаимных страховых организаций становится актуальной в силу следующих обстоятельств:

1) Отечественный рынок страхования строительно-монтажных рисков в настоящее время в полной мере не восстановился после законодательных нововведений 2014–2015 гг. в строительной отрасли, которые привели к сокращению застрахованности строительных объектов. Многие строительные организации отказались от страхования строительно-монтажных рисков или выбрали страхование с минимальным покрытием.

2) Наличие ограничительных мер (экономических санкций), введенных в отношении Российской Федерации странами ЕС, США и их партнерами в 2014–2023 гг. оказывающих существенное влияние на страховой рынок России.

3) В период до 2035 года предполагается реализовать значительное количество проектов транспортного инфраструктурного строительства, каждый из которых сопряжен со строительно-монтажными рисками. Отсутствие страхования по таким объектам может привести существенным негативным последствиям, влияющим на состояние российской экономики.



Источник: составлено автором.

Рисунок 6 - Возможная организация страхования строительно-монтажных рисков взаимной кэптивной страховой организацией

3.3 Организационные и финансово-экономические аспекты создания и функционирования взаимных страховых организаций в сегменте страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства

Как ранее отмечалось, в Российской Федерации единственной доступной организационно-правовой формой взаимной страховой организации, в силу законодательных ограничений, является ОВС.

Инициаторам создания ОВС прежде всего необходимо определиться с кругом схожих имущественных интересов, а также с видами страхования, которые будет осуществлять создаваемая страховая организация. Например, при объединении строительных организаций в ОВС общность страховых интересов будет выражена отраслевой принадлежностью, обусловленной однородностью выпускаемой продукции, предоставляемых услуг, а также используемой техники и технологий.

ОВС может быть создано по инициативе не менее чем пяти физических лиц, но не более чем двух тысяч физических лиц и (или) по инициативе не менее чем трех юридических лиц, но не более чем пятисот юридических лиц [9, п. 3 ст.5].

Следующим этапом создания ОВС является проведение Общего собрания членов общества, на котором утверждается устав, положение о внутреннем аудите, избираются органы управления (директор, правление, председатель правления, бухгалтер, внутренний аудитор). После этого производится регистрация юридического лица.

Частота проведения Общего собрания регламентируется уставом ОВС. По вопросам, вынесенным на голосование, каждый член ОВС имеет определенное право голоса. В настоящее время согласно действующему законодательству, каждый член общества имеет один голос [9, п. 8 ст. 10].

Представляется, что число голосов членов ОВС при страховании строительно-монтажных рисков должно соотноситься либо с размером

уплаченной за отчетный период страховой премии (вариант № 1), что представлено в таблице 20, либо с суммой застрахованных в ОВС рисков (вариант № 2). В первом варианте данном случае соблюдается так называемый принцип пропорциональности. Второй вариант оптимально применять, когда ОВС планирует снижать или фактически снижает размер страховой премии для своих членов в случае положительного финансового результата.

Таблица 20 - Распределение голосов между членами ОВС

Сумма уплаченной страховой премии, руб.	Количество голосов
менее 100 001	1
от 100 001 до 150 000	2
от 150 001 до 200 000	3
от 200 001 до 250 000	4
более 250 000	5

Источник: составлено автором.

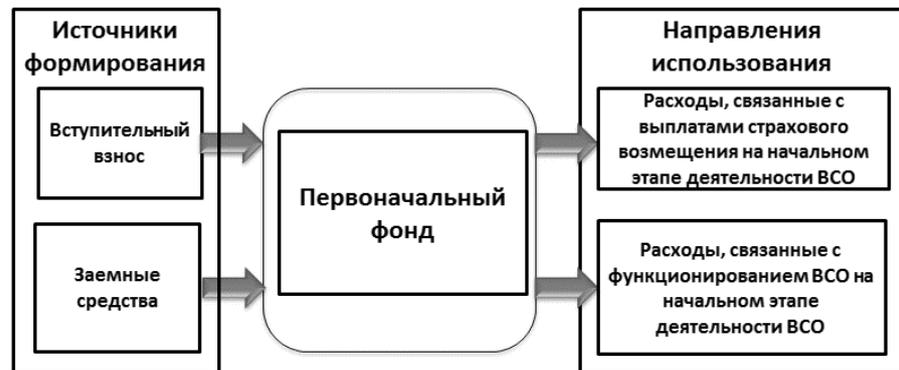
Правило распределения голосов должно быть закреплено в уставе ОВС. Представляется, что за каждым членом ОВС может быть закреплено определенное количество голосов соразмерное его финансовому участию в ОВС или сумме застрахованных рисков.

Если членов в ОВС немного, то распределять голоса можно по рейтинговой системе. Для ограничения количества голосов, принадлежащих одному лицу, с тем, чтобы ни один участник не мог иметь права решающего голоса, предполагается выдавать двум членам ОВС с наибольшим финансовым участием в обществе по 5 голосов, следующим трем членам ОВС по мере уменьшения финансового участия соответственно 4, 3, 2 голоса, остальным по 1 голосу - пример представлен в таблице Г.5.

В Российской Федерации ОВС, также как и коммерческие страховые организации, должны получать лицензию в органе страхового надзора, каковым является Центральный банк Российской Федерации.

На этапе создания ОВС формируется первоначальный фонд, средства которого используются для следующих целей, что графически представлено на рисунке 7:

- 1) финансирование затрат на создание ОВС, в том числе на разработку документов, оплату консультационных услуг и государственных пошлин, заказ актуарных расчетов;
- 2) покрытие убытков по страховым случаям, произошедшим на начальном этапе хозяйственной деятельности ОВС;
- 3) финансирование иных затрат, возникающих в процессе хозяйственной деятельности на начальном этапе.



Источник: составлено автором.

Рисунок 7 - Источники формирования и использования первоначального фонда

Требования к минимальному размеру первоначального фонда в законодательстве Российской Федерации отсутствуют. Первоначальный фонд может быть сформирован за счет вступительных взносов членов ОВС, либо с привлечением заемных средств. Каждый из вариантов формирования первоначального фонда имеет свои преимущества и недостатки, что представлено в таблице 21.

Привлечение заемных средств для формирования первоначального фонда может производиться в форме банковского кредита, займа и долговых ценных бумаг на финансовом рынке.

Возможность привлечения заемного финансирования ОВС с использованием секьюритизации страховых активов на этапе формирования

первоначального фонда пока не рассматривается, поскольку на данном этапе функционирования ОВС отсутствуют высокие объемы страхового портфеля ОВС и собственной финансовой устойчивости [103].

Использование заемных средств позволяет не создавать чрезмерную нагрузку на страхователей и гарантирует высокий уровень надежности ОВС в первые годы работы. Данный механизм может быть ограничен государственным регулятором [24], поскольку может произойти существенный «перекос» соотношения заемных и собственных средств в капитале ОВС. Однако этот механизм может быть использован при наличии дешевых источников финансирования.

Таблица 21 – Преимущества и недостатки различных источников формирования первоначального фонда

Преимущества/недостатки	Вступительный взнос	Заемные средства	
		Кредитные организации	Финансовый рынок
Преимущества			
Гарантия покрытия страховых рисков в первые годы работы ОВС	да	да	да
Равномерное распределение во времени возврата заемных средств	нет	да	да
Отсутствие чрезмерной финансовой нагрузки на страхователей в первые годы работы ОВС	нет	да	да
Участие привлеченных средств в капитале страховой организации не ограничено государственным регулятором	да	нет	нет
Недостатки			
Наличие чрезмерной финансовой нагрузки на страхователей в первые годы работы ОВС	да	нет	нет
Высокая стоимость привлечения заемного капитала (высокие кредитные ставки, ограниченность предложений на финансовом рынке)	нет	да	да
Участие привлеченных средств в капитале страховой организации может быть ограничено государственным регулятором [24]	нет	да	да

Источник: составлено автором.

При отсутствии возможности использования заемных средств для формирования первоначального фонда основным источником его пополнения являются вступительные взносы членов ОВС. Увеличение размера вступительного взноса ведет к увеличению затрат на страхование строительных организаций-членов ОВС и снижению рисков разорения страхового фонда ОВС в первые годы функционирования. В таком варианте оптимальным вариантом формирования фонда является установление крупного вступительного взноса, превышающего актуарно-эффективный размер страховых взносов.

Создаваемая страховая организация должна обладать финансовой устойчивостью. Под финансовой устойчивостью ОВС в общем виде понимается ее способность своевременно и в требуемом объеме выполнять принятые на себя финансовые обязательства перед всеми членами по возмещению убытков по застрахованным рискам.

Факторы, обеспечивающие финансовую устойчивость взаимной страховой организации представлены на рисунке 8.

Порядок аккумулирования финансовых ресурсов ОВС в первую очередь определяется политикой ОВС, выраженной в уставе организации и правилах страхования. Немаловажной является задача установления экономически обоснованного страхового тарифа, решаемая широким спектром актуарных расчетов. Однако, учитывая сложность оценки страховых рисков и страховых тарифов при отсутствии фактических данных о результатах проведенных страховых операций, решение указанной задачи для начинающих ОВС может быть затруднительным.

Объем страхового фонда ОВС в упрощенном виде можно представить в следующем виде формулы (5) [98]

$$СФ = ВВ + СП - СВ + ДВ, \quad (5)$$

где СФ – страховой фонд ОВС;

ВВ – совокупная сумма вступительных взносов в ОВС всех участников;

СП – совокупная сумма страховых премий;

СВ – совокупная сумма произведенных страховых выплат;

ДВ – совокупная сумма дополнительных взносов в ОВС.

Учитывая принцип эквивалентности и неотрицательности совокупная сумма страховой премии / дополнительных взносов в ОВС должна быть равна или превышать совокупную сумму произведенных страховых выплат, что представлено в виде формулы (6)

$$СП + ДВ \geq СВ, \quad (6)$$

где СП – совокупная сумма страховых премий;

ДВ – совокупная сумма дополнительных взносов в ОВС;

СВ – совокупная сумма произведенных страховых выплат.

Более широкая формулировка принципа неотрицательности учитывает вступительные взносы участников ОВС и страховые резервы. Для упрощения понимания в представленной формуле не рассматривается.

Важно отметить, что экономическая сущность и принципы взаимного страхования позволяют и вовсе не формировать страховой фонд, в таком случае все страховые выплаты покрываются за счет дополнительных взносов членов ОВС – то есть, по сути, происходит перераспределение потерь между членами ОВС, что представлено в виде формулы (7)

$$ДВ \geq СВ, \quad (7)$$

где ДВ – совокупная сумма дополнительных взносов в ОВС;

СВ – совокупная сумма произведенных страховых выплат.

В настоящее время данное утверждение не соответствует действующему законодательству Российской Федерации в виду того, что указанное законодательство в равной мере предъявляет практически одинаковые требования к определению страхового тарифа как для взаимных страховых

организаций, так и для коммерческих, и не учитывает некоторые принципы взаимного страхования.

В данном случае формирование финансовой устойчивости находится в прямой зависимости от финансового состояния и финансовых возможностей каждого члена ОВС, а также результатов мониторинга застрахованных рисков и проведения предупредительных мероприятий.

Для расчета страхового тарифа, разрешая сложность оценки страховых рисков при отсутствии фактических данных о результатах проведенных страховых операций / коммерческой тайны, вновь создаваемое ОВС может применять методики расчета, аналогичные тем, что применялись коммерческими страховыми организациями на этапе становления страхового рынка в Российской Федерации в 1992-1994 гг.

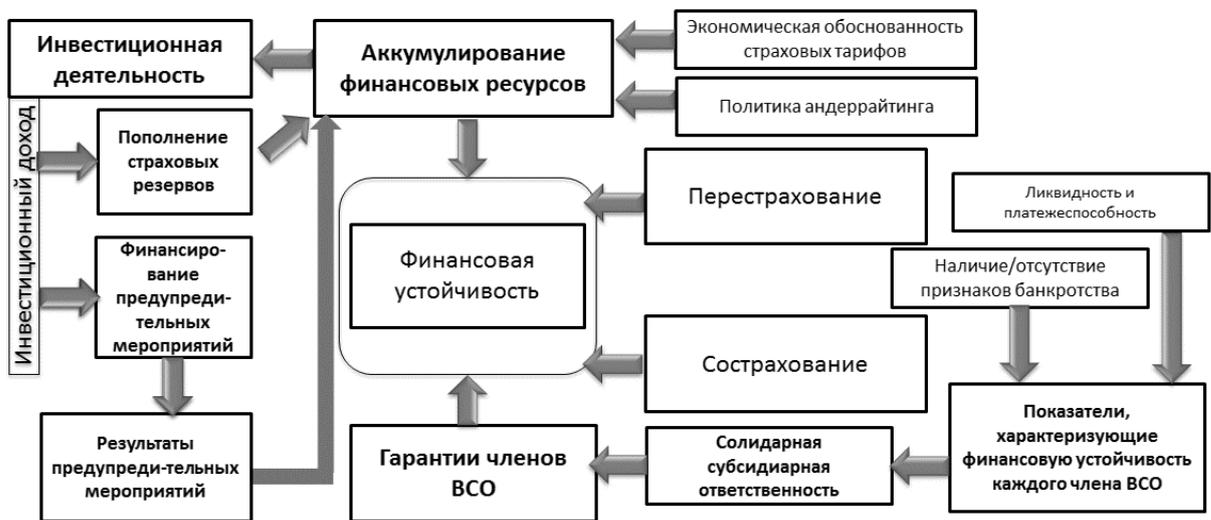
Одной из таких методик может послужить Методика расчета тарифных ставок по рисковому виду страхования, утвержденная Федеральной службой Российской Федерации по надзору за страховой деятельностью в 1993 году. Несмотря на то, что данная методика отменена указанием Банка России с 6 января 2020 года она актуальна и на сегодняшний день для ОВС, которые находятся в ситуации, аналогичной той, с которой столкнулись коммерческие страховые организации ранее. Более того указанная методика фактически продолжает применяться крупными страховыми организациями в страховании строительно-монтажных рисков.

Исходя из изложенного выше, формирование финансовой политики ОВС должно строиться с учетом следующих условий – графически представлено на рисунке 8:

- 1) Наличие зависимости финансового состояния ОВС от финансового состояния каждого члена ОВС через механизм солидарной субсидиарной ответственности. В уставе ОВС должны быть отражены требования к финансовому состоянию членов ОВС и последствия в случае несоответствия данным требованиям. При расчете страховой премии должны быть использованы повышающие/понижающие коэффициенты, учитывающие

уровень кредитоспособности/финансовой надежности/финансовой устойчивости страхователя (с этой целью могут быть использованы рейтинги специализированных рейтинговых агентств).

2) Политика андеррайтинга ОВС должна использовать техники перераспределения рисков с помощью перестрахования и сострахования. Такой подход замедляет накопление страхового фонда ОВС, но обеспечивает плавное увеличение объемов страхового портфеля без ущерба финансовой устойчивости.



Источник: составлено автором.

Рисунок 8 - Факторы обеспечения финансовой устойчивости ОВС

Средства страховых резервов ОВС должны быть инвестированы на условиях диверсификации, возвратности, прибыльности и ликвидности. Порядок и условия размещения, а также перечень разрешенных для инвестирования активов установлены нормативными актами Банка России. Среди разрешенных видов активов называются государственные ценные бумаги, муниципальные ценные бумаги, акции, облигации, депозиты, недвижимое имущество и так далее.

На наш взгляд, новым и перспективным направлением инвестирования можно считать инфраструктурные облигации. Инфраструктурные облигации – это эмиссионные долговые ценные бумаги, эмитируемые компанией специального назначения (созданной для реализации определенного

инфраструктурного проекта) с целью привлечения денежных средств для финансирования строительства или реконструкции объектов инфраструктуры. Такие облигации получили широкое распространение в США, Австралии, Чили, Индии. В данных странах инфраструктурные облигации относятся к числу наиболее надежных финансовых инструментов. Поэтому основными держателями данных облигаций являются пенсионные фонды, банки, страховые организации (в основном ВСО).

Отдельного внимания заслуживает резерв предупредительных мероприятий ОВС (в литературе встречается наименование «фонд предупредительных мероприятий», «фонд превентивных мероприятий»). Существующее страховое законодательство Российской Федерации не считает данный резерв обязательным для страховой деятельности и вообще не считает его страховым резервом. Кроме того, расходы на проведение страховой организацией превентивных мероприятий рассматриваются в нормативных документах Российской Федерации как не связанные с выполнением ею страховой деятельности. Следовательно, такие расходы не признаются для целей налогообложения по налогу на прибыль и не принимаются к вычету при определении налогооблагаемой базы. Министерство финансов Российской Федерации считает, что проведение превентивных мероприятий не является обязанностью страховщика. Важно отметить, что при этом Министерство не отказывает страховщикам в праве формировать за счет прибыли и использовать фонд предупредительных мероприятий. Иным словами, финансирование предупредительных мероприятий разрешается осуществлять за счет прибыли страховой организации.

Представляется, что такой подход значительно затрудняет обеспечение финансовой устойчивости общества взаимного страхования. Одной из особенностей финансового устройства ОВС, является солидарное несение членами субсидиарной ответственности по страховым обязательствам страховой организации. Это позволяет страховой организации создавать

страховые продукты без высокой точности расчета вероятности наступления страхуемых событий, а также устанавливать относительно небольшой размер взносов. В случае, если у страховой организации будет недостаточно средств страхового фонда для выплаты страхового возмещения по всем страховым случаям, ее члены должны будут солидарно внести недостающую сумму средств. Небольшой размер взносов увеличивает вероятность возникновения необходимости внесения членами взаимной страховой организации дополнительных платежей, и наоборот, высокий размер взносов снижает такую вероятность. При накоплении значительного страхового фонда взаимная страховая организация может существенно снизить размер страхового взноса или вовсе его отменить.

Существует обратная связь между проведением предупредительных мероприятий и вероятностью внесения дополнительного взноса. Чем более страхователь заинтересован в минимизации возможных потерь от реализации риска, тем менее вероятность уплаты дополнительного взноса. В ВСО такая заинтересованность неизбежно возникает через механизм солидарной субсидиарной ответственности.

Альтернативным и заслуживающим внимания вариантом финансирования предупредительных мероприятий является самостоятельное финансирование страхователем (за счет собственных средств) предупредительных мер. При этом ВСО может брать на себя роль куратора процесса, давать необходимые рекомендации и в случае успешности мероприятий снижать страховой тариф для страхователя.

Рассмотрим на примере процесс накопления и использования страхового фонда взаимной страховой организации, создаваемой крупным строительным холдингом.

Строительный холдинг, в состав которого входит 27 организаций, ежегодно по каждому строительному объекту заключает договоры страхования строительно-монтажных рисков с коммерческой страховой организацией. Сведения на основании реально существующего холдинга

представлены в приложении Г. Страховые случаи, произошедшие на протяжении шести лет, представлены в таблице Г.4.

Предположим, холдинг принимает решение создать ОВС (взаимную кэптивную страховую организацию). Ожидаемый эффект создания ОВС с позиции холдинга заключается в следующем:

1) Уменьшение стоимости страхования строительно-монтажных рисков для холдинга (концепция true cost («настоящая цена») или страхование «по себестоимости»);

2) Минимизация сроков выплаты страхового возмещения, применение принципа авансирования возмещения ущерба до окончания выяснения всех обстоятельств страхового события;

3) Увеличение независимости строительного холдинга от внешних финансовых агентов и их решений;

4) Сохранение денежных средств внутри холдинга.

Холдингом рассмотрены следующие модели формирования страхового фонда:

1) ОВС не формирует страховой фонд, все страховые выплаты, расходы на ведение дела и так далее, покрываются за счет дополнительных взносов членов ОВС, что представлено в разделе VI приложения Г;

2) ОВС устанавливает страховой тариф, равный тарифам коммерческих страховых организаций при этом риски не передаются в перестрахование, что представлено в разделе VII приложения Г;

3) ОВС устанавливает страховой тариф, равный тарифам коммерческих страховых организаций при этом часть рисков передается в перестрахование, что представлено в разделе VIII приложения Г;

4) ОВС определяет и устанавливает страховой тариф в соответствии с методикой расчета тарифных ставок, что представлено в разделе IX приложения Г;

5) ОВС устанавливает страховой тариф, равный тарифам коммерческих страховых организаций с сострахованием рисков одновременно в коммерческой страховой организации и ОВС. По договоренности между состраховщиками (ОВС и КСО) выбран долевой вид ответственности: 60% рисков страхуется в ОВС, а 40% в коммерческой страховой организации, что представлено в разделе X приложения Г.

При страховании строительно-монтажных рисков полностью в коммерческой страховой организации страховой холдинг в лице организаций-участников за 7 лет оплатил сумму страховых премий в размере 2 201 млн руб. (страхование имущества и гражданской ответственности). При состраховании рисков одновременно в ОВС и КСО затраты на страхование строительным организациям обошлись бы в 2 266,6 млн руб.

Однако за 7 лет ОВС накопила бы значительный страховой фонд в размере 1 569,7 млн руб. Указанные средства не выходят из оборота строительного холдинга. Они могут быть использованы на достижение уставных целей ОВС, то есть на осуществление страхования ее членов. Конкретные направления расходования этих средств устанавливаются решением общего собрания ОВС.

Как ранее отмечалось, в дальнейшем при накоплении значительного страхового фонда ОВС может существенно снизить размер страхового взноса или вовсе его отменить.

Заключение

Результаты проведенного исследования, отраженные в данной работе, являются основанием для констатации следующего.

1) Под транспортным инфраструктурным строительством следует понимать деятельность, направленную на создание транспортной сети (дорожное полотно, тоннели, мосты, развязки, трубопроводы и так далее) и объектов организационно-сервисного обслуживания (порты, вокзалы, станции, аэропорты, транспортные терминалы, сооружения и оборудование систем безопасности, сигнализации, навигации и связи), в которую входит весь комплекс строительных работ, работ по монтажу оборудования и устройств, вспомогательных, транспортных и других работ.

2) Строительно-монтажные риски - это комплексное понятие, включающее в себя технические риски основного производства строительной организации (гибель или повреждение объекта строительства (монтажа), составляющего предмет договора строительного подряда), риски возникновения ответственности строительных организаций за причинение вреда жизни, здоровью или имуществу третьих лиц при проведении строительно-монтажных работ, и риски, связанные с некачественным исполнением строительного контракта.

3) В транспортном инфраструктурном строительстве страхование строительно-монтажных рисков является сложным и комплексным. Оно включает в себя как виды страхования имущества, так и виды страхования гражданской ответственности. Ситуация, когда страхователем является генеральный подрядчик, считается наиболее распространенной в транспортном инфраструктурном строительстве, что обусловлено двумя обстоятельствами. Во-первых, в транспортном инфраструктурном строительстве в отношении одного строительного объекта зачастую задействовано большое количество строительных организаций, поэтому в таком строительстве почти всегда присутствует генеральный подрядчик.

Во-вторых, заказчик строительства (государственная структура или организация с государственным участием) заинтересован в сохранности сооружаемого объекта. Но, заключая договор страхования, он увеличивает свои транзакционные издержки, что в силу бюджетных ограничений не всегда возможно. Поэтому заключение комплексного договора страхования нередко делегируется генеральному подрядчику.

4) Проведенный анализ действующих договоров страхования строительно-монтажных рисков показал, что конфигурация данных договоров не унифицирована. Основной концепцией страхового покрытия, применяемой на практике, является концепция «от всех рисков» с определенными дополнениями и исключениями, которые зависят от особенностей строительного проекта. Размер страховой суммы определяется, как правило, от всей сметной стоимости строительного объекта согласно проектно-сметной документации. Определенная таким образом величина распространяется на все этапы реализации строительного проекта. Такой подход имеет ряд недостатков и может применяться лишь при условии, если срок строительства составляет менее года, сметная стоимость не подлежит изменению в процессе строительства, а стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники не является существенной. С целью более точной и экономически обоснованной оценки страховой суммы предложено производить расчет страховой суммы в два этапа. В момент заключения договора страхования - страховую сумму определять на основании плана строительства согласно проектно-сметной документации в детализации каждого года (этапа) реализации строительного проекта. Каждый последующий год (этап) производить корректировку страховой суммы (с заключением дополнительного соглашения к договору страхования) с учетом фактических темпов строительства и корректировок планов строительства.

5) Проведенное исследование позволило выявить, что в транспортном инфраструктурном строительстве имущественные интересы в значительной степени однородны. Однородность обусловлена следующим:

- однородность создаваемой продукции организаций транспортного инфраструктурного строительства (транспортная сеть: дорожное полотно, тоннели, мосты, транспортные развязки и тому подобные; объекты организационно-сервисного обслуживания: порты, транспортные терминалы, вокзалы, станции, аэропорты, системы безопасности, навигации, связи и т.п);

- риски присутствуют на всех этапах реализации строительного проекта;

- период существования рисков преимущественно длительный (свыше 3-х лет), что является следствием длительного срока реализации строительных проектов транспортной инфраструктуры;

- величина рисков по одному строительному объекту возрастает по мере готовности объекта строительства с достижением максимума в момент его сдачи в эксплуатацию, что существенно отличает данные риски от страхования рисков иного имущества, когда величина рисков уменьшается по мере его износа;

- величина возможных убытков в результате реализации риска по одному строительному объекту может достигать критических размеров как для строительного предприятия, так и для заказчика строительства, однако такой исход событий характеризуется низкой вероятностью;

- территориальное проявление рисков локально-региональное. Особенность вызвана тем, что строительная площадка инфраструктурного объекта может быть размещена на территории одного или нескольких объектов административно-территориального деления Российской Федерации (области, города, городского округа). В международных проектах возможно размещение на территории нескольких государств.

В условиях экономических санкций, повышения стоимости страховой и предельно высокого уровня концентрации страхового рынка Российской Федерации, а некоторых случаях из-за необходимости сохранения конфиденциальной информации - с целью защиты капиталовложений в строительство, а также снижения расходов на страхование или сокращения объема средств, отвлекаемых для создания резервных фондов на случай

возникновения неблагоприятных событий, российские строительные компании стремятся изыскать возможности по сохранению и усилению защищенности строительных объектов без усиления финансовой нагрузки.

Для решения данной задачи в диссертационном исследовании предложена диверсификация методов страхования.

б) Диверсификация методов страхования – это равноправное существование на страховом рынке взаимных и коммерческих страховых организаций, в связи с этим каждый субъект хозяйствования имеет возможность страховать свои имущественные интересы как в коммерческих, так и во взаимных страховых организациях с целью обеспечения наиболее полной защиты максимально возможного круга его интересов.

При взаимном страховании строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства организуется страховая деятельность, осуществляемая путем добровольного объединения специализированными строительными организациями своих материальных ресурсов в основанном на членстве объединении (взаимной страховой организации) для создания страховых продуктов с целью защиты от предполагаемых (случайных, вероятных) негативных событий основного производства строительных организаций. Основой такого объединения является однородность имущественных интересов участников.

Взаимное страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства не противопоставляется коммерческому страхованию тех же рисков. Взаимное страхование целесообразно использовать как один из методов страхования. Этот метод, с одной стороны, имеет свои преимущества по сравнению с методом коммерческого страхования. С другой стороны, необходимая финансовая устойчивость взаимной страховой организации при страховании крупных промышленных рисков, в том числе, строительных рисков, может быть обеспечена только при диверсификации методов страхования при страховании рисков одной организации. Кроме того, ВСО, как любой страховщик, нуждается в

перестраховании своих рисков, и такое перестрахование может осуществляться на основе коммерческого страхования.

7) Применение метода взаимного страхования позволяет строительным организациям более выгодно приобрести страховую защиту по сравнению с коммерческим страхованием за счет меньшего размера страховых взносов (благодаря отсутствию в структуре страхового взноса комиссионных вознаграждений посредникам и плановой прибыли), уменьшения размера или отмены страховых взносов для всех или отдельных членов взаимной страховой организации (в случае накопления достаточного страхового фонда), а также индивидуального подхода к управлению риском по каждому строительному проекту.

8) Разработаны две формы создания ВСО: при саморегулируемой организации строителей (СРО) и в виде взаимной кэптивной страховой организации. Обе формы предполагают наличие уже сложившихся объединений, что значительно упрощает процесс создания ВСО, а также дает возможность привлечения в ВСО достаточного числа участников.

9) По результатам проведенного исследования определено, что условия развития взаимного страхования в Российской Федерации отличаются от общеизвестных экономических и исторических условий стран с развитым страховым рынком, в которых ВСО накапливали страховой фонд в течение продолжительного времени. В России на начальном этапе деятельности ВСО возникает необходимость формирования первоначального фонда в максимально короткие сроки. Для ускорения его формирования без создания дополнительной нагрузки на членов ВСО предложено использовать заемные средства. Они могут быть предоставлены в форме банковского кредита или внутригруппового займа.

10) Формирование финансовой политики ВСО должно строиться с учетом следующих факторов: а) наличие зависимости финансового состояния ВСО от финансового состояния каждого члена ВСО через механизм солидарной субсидиарной ответственности. В уставе ВСО должны быть

отражены требования к финансовому состоянию членов ВСО и последствия в случае несоответствия данным требованиям. При расчете страховой премии должны быть использованы повышающие/понижающие коэффициенты, учитывающие уровень кредитоспособности/финансовой надежности/финансовой устойчивости страхователя (с этой целью могут быть использованы рейтинги специализированных рейтинговых агентств);

б) Политика андеррайтинга ВСО должна использовать техники перераспределения рисков с помощью перестрахования и сострахования. Такой подход замедляет накопление страхового фонда ВСО, но обеспечивает плавное увеличение объемов страхового портфеля без ущерба финансовой устойчивости.

11) Проведенное исследование позволило выявить и систематизировать ключевые трудности, препятствующие развитию взаимного страхования в целом (в том числе недостаточной осведомленностью о методе взаимного страхования).

12) По результатам проведенного исследования для увеличения осведомленности о взаимном страховании и повышения интереса к нему предложено распространять информацию о данном экономическом явлении и о его преимуществах перед коммерческим страхованием на базе Национального объединения саморегулируемых организаций в строительной сфере совместно с Национальной ассоциацией обществ взаимного страхования, научными и образовательными учреждениями. Можно использовать различные способы распространения информации, в частности, проведение тематических конференций и семинаров с участием представителей саморегулируемых организаций строителей и строительных организаций.

Список литературы

Нормативные правовые акты

1. Российская Федерация. Законы. Градостроительный кодекс Российской Федерации : федеральный закон от 29.12.2004 № 190-ФЗ [принят Государственной думой 22 декабря 2004 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

2. Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть первая) : федеральный закон от 30.11.1994 № 51-ФЗ [принят Государственной думой 21 октября 1994 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

3. Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть вторая) : федеральный закон от 26.01.1996 № 14-ФЗ [принят Государственной думой 22 декабря 1995 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

4. Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть третья) : федеральный закон от 26.11.2001 № 146-ФЗ [принят Государственной думой 1 ноября 2001 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

5. Российская Федерация. Законы. Гражданский кодекс Российской Федерации (часть четвертая) : федеральный закон от 18.12.2006 № 230-ФЗ [принят Государственной думой 24 ноября 2006 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

6. Российская Федерация. Законы. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть первая) : федеральный закон от 31.07.1998 № 146-ФЗ

[принят Государственной думой 16 июля 1998 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

7. Российская Федерация. Законы. Налоговый кодекс Российской Федерации (часть вторая) : федеральный закон от 5.08.2000 № 117-ФЗ [принят Государственной думой 19 июля 2000 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

8. Российская Федерация. Законы. Об организации страхового дела в Российской Федерации : закон от 27.11.1992 № 4015-1 [принят Съездом народных депутатов Российской Федерации]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

9. Российская Федерация. Законы. О взаимном страховании : федеральный закон от 29.11.2007 № 286-ФЗ [принят Государственной думой 7 ноября 2007 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

10. Российская Федерация. Законы. О внесении изменений в Градостроительный кодекс Российской Федерации и отдельные законодательные акты Российской Федерации : федеральный закон от 03.07.2016 № 372-ФЗ [принят Государственной думой 24 июня 2016 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

11. Российская Федерация. Законы. О некоммерческих организациях : федеральный закон от 12.01.1996 № 7-ФЗ [принят Государственной думой 08 декабря 1995 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

12. Российская Федерация. Законы. О саморегулируемых организациях : федеральный закон от 01.12.2007 № 315-ФЗ [принят Государственной думой 16 ноября 2007 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

13. Российская Федерация. Законы. О транспортной безопасности : федеральный закон от 9.02.2007 № 16-ФЗ [принят Государственной думой 19 января 2007 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

14. Российская Федерация. Законы. О промышленной безопасности опасных производственных объектов : федеральный закон от 21.07.1997 № 116-ФЗ [принят Государственной думой 20 июня 1997 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

15. Российская Федерация. Законы. О пожарной безопасности : федеральный закон от 21.12.1994 № 69-ФЗ [принят Государственной думой 18 ноября 1994 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

16. Российская Федерация. Законы. Технический регламент о безопасности зданий и сооружений : федеральный закон от 30.12.2009 № 384-ФЗ [принят Государственной думой 23 декабря 2009 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

17. РСФСР. Законы. О собственности в РСФСР : закон от 24.12.1990 № 443-1 [принят Верховным Советом РСФСР 24 декабря 1990 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия

проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

18. СССР. Законы. О кооперации в СССР : закон от 26.05.1988 № 8998-XI [принят Верховным Советом СССР 26 мая 1988 года]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

19. Методические рекомендации по составлению договоров подряда на строительство в Российской [Утверждены Межведомственной комиссией по подрядным торгам при Госстрое Российской Федерации, протокол от 5 октября 1999 № 12]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

20. Методические материалы по страхованию строительных рисков [Утверждены Минстроем России, письмо от 30 августа 1996 № ВБ-13-185/7]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

21. Письмо Министерства Финансов Российской Федерации от 01.03.2013 № 03-07-11/6089. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

22. Письмо Министерства Финансов Российской Федерации от 25.03.2013 № 03-07-11/9360. - Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

23. Письмо Федеральной налоговой службы от 6.06.2013 № ЕД-4-3/10423@. - Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

24. О требованиях к финансовой устойчивости и платежеспособности страховщиков [Положение Банка России от 16.11.2021 № 781-П]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

25. Об утверждении и введении в действие Методики определения стоимости строительной продукции на территории Российской Федерации МДС 81-35.2004 [Постановление Государственного комитета Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному комплексу] от 5 марта 2004 г. № 15/1]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

26. О создании Российской государственной страховой компании [Постановление Правительства Российской Федерации от 10.02.1992 № 76]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

27. Постановление ФАС Московского округа от 10.09.2008 № КА-А40/8600-08. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

28. Постановление ФАС Дальневосточного округа от 17.08.2011 № Ф03-3341/11. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

29. Об утверждении формы контрактов на выполнение работ по строительству и (или) реконструкции стадионов для подготовки и проведения чемпионата мира по футболу FIFA 2018 года и Кубка конфедераций FIFA 2017 года» [Приказ Министерства спорта Российской Федерации от 25 ноября 2014 г. № 946/1]. – Справочно-правовая система «Консультант

плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

30. О внесении изменений в Постановление Государственного комитета Российской Федерации по строительству и жилищно-коммунальному комплексу [Приказ Минстроя России от 16.06.2014 № 294/пр]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 23.08.2023).

31. Об утверждении методики определения сметной стоимости строительства, реконструкции, капитального ремонта, сноса объектов капитального строительства, работ по сохранению объектов культурного наследия (памятников истории и культуры) народов Российской Федерации на территории Российской Федерации [Приказ Минстроя России от 04.08.2020 № 421/пр]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 13.08.2023).

32. Об утверждении Транспортной стратегии Российской Федерации на период до 2030 года [Распоряжение Правительства Российской Федерации от 22.11.2008 № 1734-р]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 11.03.2018).

33. Условия страхования строительно-монтажных работ и гражданской ответственности перед третьими лицами при проведении строительно-монтажных работ [Утверждены постановлением Президиума Всероссийского союза страховщиков протокол № 22 от 02.02.2021]. – Справочно-правовая система «Консультант плюс»: Законодательство. Версия проф. – Текст : электронный. – URL: <https://consultant.ru/> (дата обращения: 11.01.2023).

Книги, монографии

34. Александрова, Т.Г. Коммерческое страхование: справочник / Т.Г. Александрова, О.В. Мещерякова. – Москва : Институт новой экономики, 1996. - 356 с. - ISBN 5-87759-035-9.
35. Архипов, А.П. Страховой надзор в России / А.П. Архипов. – Москва : Русайнс, 2017. - 183 с. - ISBN 978-5-4365-1418-5.
36. Ахвледиани, Ю.Т. Рынок страховых услуг: Современные тенденции и перспективы развития : монография / Ю.Т. Ахвледиани. - Москва : Русайнс, 2017. - 236 с. – 1000 экз. - ISBN 978-5-4365-1729-2.
37. Бауэрс, Н. Актуарная математика / Н. Бауэрс, Х. Гербер, Д. Джонс [и др.] ; Перевод с английского под редакцией В.К. Малиновского. - Москва : Янус-К, 2001. - 655 с. - ISBN 5-8037-0065-7.
38. Белозеров, С.А. Страхование и управление рисками. Проблемы и перспективы / С.А. Белозеров, Н.П. Кузнецова. - Москва : Проспект, 2017. - 527 с. – 300 экз. - ISBN 978-5-392-23841-5.
39. Большой юридический словарь / А.Я. Сухарев, В.Е. Крутских, А.Я. Сухарева. - Москва : Инфра-М, 2003. - 703 с. - ISBN 5-16-000169-7.
40. Воблый, К.Г. Основы экономии страхования / К.Г. Воблый. - Киев, 1915. - 401 с. - ISBN отсутствует.
41. Воблый, К.Г. Основы экономии страхования/ К. Г. Воблый. – Москва : Анкил, 1993. - 115 с. - ISBN 5-86476-044-7.
42. Гвозденко, А.А. Основы страхования / А.А. Гвозденко. - Москва : Финансы и статистика, 2005. - 318 с. - ISBN 5279026271.
43. Гомелля, В.Б. Страхование / В.Б. Гомелля. – Москва : Market DS, 2008. - 499 с. - ISBN 978-5-7958-0218-3.
44. Гомелля, В.Б. Очерки экономической теории страхования : монография / В.Б. Гомелля ; под редакцией Е.В. Коломина. – Москва : Финансы и статистика, 2010. – 350 с. – 2000 экз. – ISBN 978-5-279-03477-2.

45. Гомелля, В.Б. Генезис страхования в товарной экономике : монография / В.Б. Гомелля. – Москва : Анкил, 2018. – 252 с. – 700 экз. – ISBN 978-5-60405-300-3.

46. Дубровина, Т.А. Бухгалтерский учет в страховых организациях / Т.А. Дубровина. – Москва : ЮНИТИ-ДАНА, 2000. - 543 с. - ISBN 5-238-00185-1.

47. Ефимова, Е.Г. Транспорт в мировом хозяйстве / Е.Г. Ефимова. - Москва : Анкил, 2007. - 350 с. - ISBN 978-5-86476-259-2.

48. Ивашкин, Е.И. Взаимное страхование / Е.И. Ивашкин. – Москва : РЭА, 2000. - 87 с. - ISBN 5-7307-0301-5.

49. Кириллова, Н.В. Страховой бизнес. Рынок и регулирование : в 3-х томах. Том 1 / Н.В. Кириллова, А.А. Цыганов, Т.А. Белоусова [и др.] ; под редакцией Н.В. Кирилловой, А.А. Цыганова. — Москва : Прометей, 2023. – 454 с. – 500 экз. – ISBN 978-5-00172-497-1.

50. Кириллова, Н.В. Страховой бизнес. Технологии и продукты : в 3-х томах. Том 2 / Н.В. Кириллова, А.А. Цыганов, Т.А. Белоусова [и др.] ; под редакцией Н.В. Кирилловой, А.А. Цыганова. – Москва : Прометей, 2023. – 452 с. – 500 экз. – ISBN 978-5-00172-498-8.

51. Кириллова, Н.В. Страхование контрактов жизненного цикла / Н.В. Кириллова, А.А. Цыганов, Т.А. Белоусова [и др.]. – Москва : Издательство Прометей, 2022. – 292 с. – ISBN 978-5-00172-222-9.

52. Кириллова, Н.В. Развитие транспортного страхования в Российской Федерации : монография / Н.В. Кириллова, А.А. Цыганов, Р.С. Алимов [и др.] ; под редакцией Н.В. Кирилловой, А.А. Цыганова. – Москва : Прометей, 2023. – 276 с. – 500 экз. – ISBN 978-5-00172-546-6.

53. Клоченко, Л.Н. Основы страхового права / Л.Н. Клоченко, К.И. Пылов. - Ярославль : Норд. - 232 с. - ISBN 5-901803-04-3.

54. Коломин, Е.В. Раздумья о страховании / Е.В. Коломин. - Москва : Страховое ревю, 2006. - 384 с. - ISBN 5-7965-0053-8.

55. Концепция развития страхования рисков в сфере строительства. Москва : НОСТРОЙ, 2013. - 43 с. - ISBN отсутствует.

56. Крючкова, П.В. Издержки и риски саморегулирования / П.В. Крючкова, А.Ю. Обыденков. – Москва : СПРОС., 2003. - 104 с. - ISBN отсутствует.

57. Логвинова, И.Л. Взаимное страхование как метод создания страховых продуктов в российской экономике : монография / И.Л. Логвинова. – Москва : Анкил, 2010. - 246 с. – 500 экз. - ISBN 978-5-86476-324-7.

58. Миллерман, А.С. Страхование строительных рисков: опыт САО «Гефест» / А.С. Миллерман. - Москва : Финансы, 2004. - 64 с. – ISBN 5-94513-008-7.

59. Миллерман, А.С. Теория и практика страхования в строительстве / А.С. Миллерман. - Москва : Финансы, 2005. - 258 с. - ISBN 5-94513-013-3.

60. Никольский, П.А. Основные вопросы страхования / П.А. Никольский. - Казань : типо-литография Императорского университета, 1895. - 419 с. - ISBN отсутствует.

61. Орланюк-Малицкая, Л.А. Платежеспособность страховой организации / Л.А. Орланюк-Малицкая. – Москва : Анкил, 1994. - 151 с. - ISBN 5-86476-052-8.

62. Орланюк-Малицкая, Л.А. Страхование / Л.А. Орланюк-Малицкая, С.Ю. Янова. – Москва : Издательство Юрайт; Высшее образование, 2010. – 828 с. - ISBN 978-5-9916-0228-0.

63. Орланюк-Малицкая, Л.А. Современные тенденции совершенствования технологий реализации страховой защиты : монография / Л.А. Орланюк-Малицкая, А.А. Цыганов, Д.В. Брызгалов. – Москва : КНОРУС, 2021. – 264 с. – 500 экз. - ISBN 978-5-406-01915-3.

64. Райсберг, Б.А. Современный экономический словарь / Б.А. Райсберг, Л.Ш. Лозовский, Е.Б. Стародубцева. - Москва : Библиотека словарей ИНФРА-М, 2024 - 512 с. - ISBN 978-5-16-009966-8.

65. Райхер, В.К. Общественно-исторические типы страхования / В.К. Райхер. - Москва : ЮКИС, 1992. - 282 с. - ISBN отсутствует.
66. Рейтман, Л.И. Страхование дело / Л.И. Рейтман, Е.В. Коломин, А.П. Плешков [и др.]. - Москва : Банк и биржевой науч.-консульт. центр, 1992. - 524 с. - ISBN 5-7209-0004-7.
67. Рогов, М.А. Риск-менеджмент / М.А. Рогов. - Москва : Финансы и статистика, 2001. - 118 с. - ISBN 5-279-02379-5.
68. Рубин, Ю.Б. Теория и практика предпринимательской конкуренции / Ю.Б. Рубин. - Москва : Market DS, 2007. - 603 с. - ISBN 978-5-7958-0148-3.
69. Румянцева, Е.Е. Новая экономическая энциклопедия / Е.Е. Румянцева. - Москва : Инфра-М., 2008. - 823 с. - ISBN 978-5-16-003264-1.
70. Рыжкин, И.И. Страхование строительства: (инженерные аспекты) / И.И. Рыжкин. - Москва : Анкил, 2008. - 686 с. - ISBN 978-5-86476-273-8.
71. Рябикин, В.И. Страхование и актуарные расчеты / В.И. Рябикин, С.Н. Тихомиров, В.Н. Баскаков. - Москва : Экономистъ, 2006. - 459 с. - ISBN 5-98118-179-6.
72. Сигов, И.И. Региональная экономика (Методология исследования и понятийный аппарат) / И.И. Сигов. - Москва : Вуз и шк., 2003. - 332 с. - ISBN 5943780491.
73. Турбина, К.Е. Взаимное страхование / К.Е. Турбина, В.Н. Дадьков. - Москва : Анкил, 2007. - 342 с. - ISBN 978-5-86476-257-8.
74. Турбина, К.Е. Общества взаимного страхования / К.Е. Турбина. - Москва : Анкил, 1994. - 378 с. - ISBN 5-86476-048-X.
75. Цветкова, Л.И. Управление ресурсами страховой компании / Л.И. Цветкова. - Казань : Бук, 2017. - 167 с. - ISBN 978-5-906954-87-9.
76. Чернявский, И.Ф. Инфраструктура сельскохозяйственного производства (вопросы теории и практика) / И.Ф. Чернявский. - Москва : Экономика, 1979. - 229 с. - ISBN отсутствует.
77. Шахов, В.В. Страхование / В.В. Шахов. - Москва : Юнити-Дана, 2017. - 519 с. - ISBN 978-5-238-02322-9.

78. Шихов, А.К. Страхование. / А.К. Шихов. - Москва : Инфра-М, 2012. - 336 с. - ISBN 978-5-90555-403-2.

79. Энциклопедия финансового риск-менеджмента / под редакцией А.А. Лобанова и А.В. Чугунова. - 4-е издание - Москва : Альпина Бизнес Букс, 2009. - 932 с. - ISBN 978-5-96142-284-9.

80. Юлдашев, Р.Т. Российское страхование: системный анализ понятий и методология финансового менеджмента / Р.Т. Юлдашев, Ю.Н. Тронин. - Москва : Анкил, 2000. - 447 с. - ISBN 5-86476-153-2.

Диссертации и авторефераты диссертаций

81. Адонин, А.С. Взаимное страхование морских рисков и пути его развития в России : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Адонин Александр Сергеевич ; Московский государственный университет экономики, статистики и информатики (МЭСИ). – Москва, 2005. - 214 с. – Библиогр.: с. 187-214.

82. Бурлакова, М.Л. Развитие взаимного страхования в России : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Бурлакова Марина Львовна ; Байкальский государственный университет экономики и права. - Иркутск, 2005. - 174 с. – Библиогр.: с. 144-157.

83. Дадьков, В.Н. Взаимное страхование в условиях страхового рынка Российской Федерации : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Дадьков Виктор Николаевич ; Всероссийский заочный финансово-экономический институт. - Москва, 2002. - 193 с. - Библиогр.: с. 185-193.

84. Ивашкин, Е.И. Взаимное страхование в условиях реформирования экономики : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени доктора экономических

наук / Ивашкин Евгений Иванович ; Российская экономическая академия им. Г.В. Плеханова. - Москва, 2000. - 304 с. - Библиогр.: с. 278-290.

85. Корезин, А.С. Методические основы создания и функционирования обществ взаимного страхования в России : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Корезин Александр Сергеевич ; Санкт-Петербургский государственный инженерно-экономический университет. – Санкт-Петербург, 2002. - 194 с. - Библиогр.: с. 164-171.

86. Куксинский, Д.В. Страхование строительно-монтажных рисков в современных условиях : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Куксинский Дмитрий Викторович ; Санкт-Петербургский государственный университет экономики и финансов. – Санкт-Петербург, 2001. - 207 с. - Библиогр.: с. 170-178.

87. Куликова, М.Н. Обязательное взаимное страхование строений от пожара в России: специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Куликова Мария Николаевна ; Московская финансово-промышленная академия. – Москва, 2011. – 160 с. - Библиогр.: с. 149-160.

88. Логвинова, И.Л. Взаимное страхование как метод создания страховых продуктов в российской экономике : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук / Логвинова Ирина Львовна ; Московская финансово-промышленная академия. - Москва, 2010. - 372 с. - Библиогр.: с. 346-366.

89. Лопаткин, Д.С. Развитие взаимного страхования в сфере туризма : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Лопаткин Дмитрий Станиславович ; Российский государственный университет туризма и сервиса. - Москва, 2014. - 168 с. - Библиогр.: с. 150-163.

90. Миллерман, А.С. Методологические и организационные основы страхования в строительном комплексе : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит» : диссертация на соискание ученой степени доктора экономических наук / Миллерман Александр Самуилович ; Российская Академия предпринимательства. - Москва, 2006. - 359 с. - Библиогр.: с. 318-332.

91. Скакун, С.Г. Взаимное страхование в системе современного мирового страхового хозяйства : специальность 08.00.10 «Финансы, денежное обращение и кредит», 08.00.14 «Мировая экономика» : автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Скакун Станислав Геннадьевич ; Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России. - Москва, 2009. – 25 с. - Библиогр.: с. 22. – Место защиты: Московский государственный институт международных отношений (Университет) МИД России.

92. Хамитов, Э.М. Имитационные методы оценки и управления устойчивостью обществ взаимного страхования : специальность 08.00.13 «Математические и инструментальные методы экономики», 08.00.14 «Мировая экономика» : диссертация на соискание ученой степени кандидата экономических наук / Хамитов Эльдар Маратович ; Российский экономический университет им. Г.В. Плеханова. - Москва, 2018. - 195 с. - Библиогр.: с. 190-195.

Статьи из периодической печати и сборники

93. Абросимова, Е.А. Некоммерческие организации в экономике: проблемы правового регулирования / Е.А. Абросимова // Журнал российского права. - 2016. - № 1. - С. 9-13. - ISSN 1605-6590.

94. Алексеева, В.В. Транспортно-инфраструктурное обеспечение регионального развития / В.В. Алексеева : сборник научных трудов серия Экономические науки. Издательство ВСГТУ. - 2011. - выпуск 18. - Том 2. - С. 97-103. - ISSN отсутствует.

95. Архипов, А. П. О такафуле в системе российского страхования / А.П. Архипов, М.М. Магомадова // Страховое дело. - 2016. - № 6. - С. 3-11. - ISSN 0869-7574.

96. Архипов, А.П. О страховании ответственности застройщика / А.П. Архипов // Финансы. - 2016. - № 4. - С. 63-66. - ISSN 0869-446X.

97. Ахвледиани, Ю.Т. Стратегические направления развития российского страхового рынка / Ю.Т. Ахвледиани // Страховое дело. - 2015. - № 12. - С. 3-8. - ISSN 0869-7574.

98. Белоусова, Т.А. Сравнительный анализ программ устойчивого развития на примере лидеров международного страхового рынка / Т.А. Белоусова // Ученые записки Российской Академии предпринимательства. - 2023. - № 3. Том 22. - С. 21-31. - ISSN 2073-6258.

99. Брызгалов, Д.В. Методологические подходы к определению и расчету полезности страховых услуг / Д.В. Брызгалов // ЭТАП. - 2022. - № 2. - С. 111-123. - ISSN 2071-6435.

100. Быстроновская, И.А. Систематизация подходов для выявления нестраховой специфики в различных видах страхования иного, чем страхования жизни / И.А. Быстроновская // ЭТАП. - 2022. - № 4. - С. 118-124. - ISSN 2071-6435.

101. Вerezубова, Т.А. Учет фактора полезности страхового продукта для потребителя в качестве приоритета при разработке финансовой стратегии страховщика / Т.А. Вerezубова : сборник трудов XV Международной научно-практической конференции : Социальная роль системы страхования в условиях рыночной экономики. - 2014. - С. 557–561. - ISBN отсутствует.

102. Гребенщиков, Э.С. Клубы морского страхования Р & I: страховая взаимопомощь судовладельцев перед ударами природной и финансовой стихии / Э.С. Гребенщиков // Страховое дело. - 2009. - № 12. - С. 23-31. - ISSN 0869-7574.

103. Гребенщиков, Э.С. Секьюритизация страховых рисков и защита от катастрофических убытков / Э.С. Гребенщиков // *Мировая экономика и международные отношения*. - 2011. - № 9. - С. 50-60. - ISSN 0131-2227.

104. Грызенкова, Ю.В. Предложения по развитию регулирования деятельности страховых посредников, работающих с потребителями в России» / Ю.В. Грызенкова, А.А. Цыганов, А.Д. Языков // *ЭТАП*. - 2022. - № 3. - С. 111-127. - ISSN 2071-6435.

105. Грызенкова, Ю.В. Направления регулирования страхового рынка в целях повышения доступности страховых услуг для населения / Ю.В. Грызенкова, А.А. Цыганов, А.Д. Языков // *Страховое дело*. 2022. № 5 (350). С. 3-13. - ISSN 0869-7574.

106. Грызенкова Ю.В. Косвенные меры по увеличению спроса на финансовые услуги / Ю.В. Грызенкова, А.А. Цыганов, А.Д. Языков // *Страховое дело*. - 2022. - № 6 (351). - С. 33-38 (С.33) - ISSN 0869-7574.

107. Дадыков, В.Н. Комментарий и критика Закона Российской Федерации «О взаимном страховании» / В.Н. Дадыков // *Страховое право*. - 2008. - № 3. - С. 37-42. - ISSN 1684-632X.

108. Дадыков, В.Н. Некоторые вопросы нормативного регулирования взаимного страхования / В.Н. Дадыков // *Нормативное регулирование страховой деятельности. Документы и комментарии*. - 2008. - № 1. - С. 89-106. - ISSN отсутствует.

109. Ибадова, Л.Т. Организационно-правовые формы обществ взаимного страхования / Л.Т. Ибадова // *Законы России: опыт, анализ, практика*. - 2008. - № 2. - С. 99-103. - ISSN 1992-8041

110. Качалова, Е.Ш. Развитие финансового риск-менеджмента в России / Е.Ш. Качалова // *Финансовые стратегии и модели экономического роста России: проблемы и решения*. - 2017. - С. 66-75. – ISBN 978-5-9909657-2-0.

111. Кириллова, Н.В. Системы управления рисками в страховых организациях / Н.В. Кириллова // *Мир новой экономики*. - 2016. - № 3. - С. 116-123. - ISSN 2220-6469.

112. Кириллова, Н.В. Оценка страховых компаний в страховых программах кредитных организаций / Н.В. Кириллова // Страховое дело. - 2016. - № 1. - С. 3-8. - ISSN 0869-7574.

113. Кириллова, Н.В. О перспективах развития страхового рынка России и возможностях карьерного роста страховщиков / Н.В. Кириллова // Страховое дело. - 2022. - № 12 (357). - С. 50-57. - ISSN 0869-7574.

114. Кокорев, В.Е. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественной монополии / В.Е. Кокорев // Вопросы экономики. - 1998. - № 4. - С. 103-109. - ISSN 0042-8736.

115. Круглый стол: Страхование // Мир дорог. - 2014. - № 9. - С. 15-17. - ISSN отсутствует.

116. Кружкова, С.В. Компенсационный фонд саморегулируемых организаций: правовые основы формирования и распоряжения средствами / С.В. Кружкова // Журнал российского права. - 2013. - № 1. - С. 109-116. - ISSN 1605-6590.

117. Логвинова, И.Л. Взаимное страхование: теория, исторический опыт, законодательное регулирование в Российской Федерации / И.Л. Логвинова // Страховое дело. - 2016. - № 9. - С. 24-42. - ISSN 0869-7574.

118. Логвинова, И.Л. Взаимное страхование в странах ЕС и России / И.Л. Логвинова // Страховое дело. - 2009. - № 3. - С. 40-46. - ISSN 0869-7574.

119. Логвинова, И.Л. Взаимное страхование в Российской Федерации: будет ли оно развиваться / И. Л. Логвинова // Страховое дело. - 2011. - № 12. - С. 16-21. - ISSN 0869-7574.

120. Логвинова, И.Л. Обучение социальному предпринимательству: Зарубежный опыт / И.Л. Логвинова // Современная конкуренция. - 2015. - № 5. - С. 84-106. - ISSN 1993-7598.

121. Логвинова, И.Л. Страхование ответственности застройщиков: коммерческое или взаимное? / И.Л. Логвинова // Финансы. - 2015. - № 2. - С. 48-52. - ISSN 0869-446X.

122. Логвинова, И.Л. Кэптивное взаимное страхование – актуальное направление развития российского страхового рынка в условиях санкционных ограничений / И.Л. Логвинова // Страховое дело. – 2022. – № 11 (356). – С. 25-31. – ISSN 0869-7574.

123. Лубягина, Д.В. Риск в публичном и частном праве / Д.В. Лубягина // Финансовое право. - 2015. - № 7. - С. 3-7. – ISSN 1813-1220.

124. Лысенко, Д. Саморегулируемые организации аудиторов в разрезе / Д. Лысенко // Аудит и налогообложение. - 2011. - № 4. - С. 11-13. – ISSN 0234-6745.

125. Монастырев, В.В. Роль фирменной нормативной базы в системе управления стоимостью мостостроительной организации / В.В. Монастырев, Е.С. Мишин // Транспортное строительство. - 2004. - № 3. - С. 18-20. – ISSN 0131-4300.

126. Петров, Д.А. Правовой режим компенсационного фонда саморегулируемой организации / Д.А. Петров // Арбитражные споры. - 2014. - № 3. - С. 21-29. – ISSN 1560-5884.

127. Рейтинг крупнейших компаний России // Журнал РБК. - 2016. - октябрь. – ISSN 1818-2356.

128. Сафуанов, Р.М. О некоторых направлениях экономического анализа и оценки эффективности деятельности обществ взаимного страхования / Р.М. Сафуанов, И.Р. Кашипова, А.О. Рябчиков // Страховое дело. - 2009. - № 7. - С. 60-65. - ISSN 0869-7574.

129. Семина, И.А. Транспортная инфраструктура: сущность понятия / И.А. Семина // Транспортная инфраструктура как фактор устойчивого развития регионов России : материалы Всероссийской научно-практической конференции (4-6 декабря 2007), Пермский государственный университет, Пермь : - 2007. - С. 63-69. - ISBN отсутствует.

130. Страховка от санкций // Газета «Ведомости». - 2016. - № 4092. – 9 июня. - ISSN 1814-3881.

131. Суров, А.Ф. Проблемные вопросы права собственности на компенсационный фонд саморегулируемой организации / А.Ф. Суров // Законы России: опыт, анализа, практика. - 2016. - № 4. - С. 91-96. - ISSN 1992-8041.

132. Туленты, Д.С. Основные направления анализа сил конкуренции на страховом рынке / Д.С. Туленты // Современная конкуренция. - 2008. - № 1 (7). - С. 113-122. - ISSN 1993-7598.

133. Хоминич, И.П. Методы оценки эффективности финансового надзора / И.П. Хоминич // Банковские услуги. - 2016. - № 1. - С. 8-13. - ISSN 2075-1915.

134. Хоминич, И.П. Управление финансовыми рисками в компаниях топливно-энергетического комплекса / И.П. Хоминич, И.М. Ляльков // Финансовые стратегии и модели экономического роста России: проблемы и решения. - 2017. - С. 386-393. - ISBN отсутствует.

135. Хоминич, И.П. Особенности страхования рисков топливно-энергетической отрасли в России / И.П. Хоминич, А.А. Хабаров // Финансовые стратегии и модели экономического роста России: проблемы и решения. - 2017. - С. 373-379. - ISBN отсутствует.

136. Цыганов, А.А. Вклад страхования в развитие национальной экономики: вопросы теории / А.А. Цыганов // Финансы. - 2016. - № 8. - С. 47-48. - ISSN 0869-446X.

137. Челухина, Н.Ф. Особенности страхования финансовых рисков человеческого капитала / Н.Ф. Челухина // Финансы, деньги, инвестиции. - 2016. - № 3 (59). - С. 16-23. - ISSN 2222-0917.

138. Челухина, Н.Ф. Проблемы страхования рисков, связанных с утратой трудоспособности / Н.Ф. Челухина // Транспортное дело России. - 2016. - № 2. - С. 83-87. - ISSN 2072-8689.

139. Шерстюк, А.Е. Страхование строительно-монтажных рисков / А.Е. Шерстюк // Финансы – 2015. - № 12. - С. 36-40. - ISSN 0869-446X.

140. Шерстюк, А.Е. Актуальные проблемы страхования строительно-монтажных работ, осуществляемых за счет средств

государственного бюджета / А.Е. Шерстюк // Роль бизнеса в трансформации общества – 2015 : сборник материалов X Международного научного конгресса. – Москва : Издательский дом Университета Синергия, 2015. – С. 224-226. – 476 с. – ISBN 978-5-4257-0221-0.

141. Шерстюк, А.Е. Зарубежная практика страхования строительно-монтажных рисков взаимными страховыми организациями / А.Е. Шерстюк // Страховое дело. – 2016. - № 12. – С. 56-59. – ISSN 0869-7574.

142. Шерстюк, А.Е. Роль страхования и страховых организаций в транспортном инфраструктурном строительстве / А.Е. Шерстюк // Роль бизнеса в трансформации общества – 2016 : сборник материалов XI Международного научного конгресса. – Москва : Издательский дом Университета Синергия, 2016. – С. 253-254. – 568 с. – ISBN 978-5-4257-0321-7.

143. Шерстюк, А.Е. Взаимное страхование строительно-монтажных рисков и саморегулируемые организации в строительной отрасли в Российской Федерации / А.Е. Шерстюк // Страховое дело. – 2017. - № 2. – С. 51-55. - ISSN 0869-7574.

144. Шерстюк, А.Е. Взаимные кэптивны́е страховые организации на рынке страхования строительно-монтажных рисков / А.Е. Шерстюк // Страховое дело. – 2017. - № 4. – С. 35-38. - ISSN 0869-7574.

145. Шерстюк, А.Е. Особенности страхования строительно-монтажных рисков / А.Е. Шерстюк // Роль бизнеса в трансформации общества – 2017 : сборник материалов XII Международного научного конгресса. – Москва : Издательский дом Университета Синергия, 2017. – С. 291-293. – 704 с. – ISBN 978-5-4257-0336-1.

146. Шерстюк, А.Е. Взаимное страхование как инструмент развития конкуренции на рынке страхования строительно-монтажных рисков (на примере сегмента страхования рисков транспортного инфраструктурного строительства) / А.Е. Шерстюк // Современная конкуренция. – 2018. – № 2 (68) – 3 (69). Том 12 – С. 83- 95. - ISSN 1993-7598.

147. Шерстюк, А.Е. Страхование как инструмент привлечения капитала в транспортное инфраструктурное строительство / А.Е. Шерстюк // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2019. – № 3 (210). – С. 30- 35. – ISSN 2072-4098.

148. Шерстюк, А.Е. Совершенствование обеспечения страховой защищенности объектов транспортного инфраструктурного строительства в условиях экономических санкций (на примере взаимного страхования) / А.Е. Шерстюк // Страховое дело. – 2023. – № 1. – С. 3-8. - ISSN 0869-7574.

149. Шерстюк, А.Е. Варианты развития страхования строительно-монтажных рисков в условиях экономических санкций (на примере транспортного инфраструктурного строительства) / А.Е. Шерстюк // Имущественные отношения в Российской Федерации. – 2023. – № 4 (259). – С. 47- 51. – ISSN 2072-4098.

150. Шерстюк, А.Е. Диверсификация методов создания страховых продуктов / А.Е. Шерстюк, И.Л. Логвинова // Управление риском. – 2023. – № 1 (105). – С. 3-14. – ISSN 1684-6303.

151. Шерстюк, А.Е. Особенности формирования конкурентной среды на страховом рынке Российской Федерации / И.Л. Логвинова, А.Е. Шерстюк // Финансовые исследования. – 2023. – № 3. Том 24.– С. 58- 70. – ISSN 1991-0525.

152. Шерстюк, А.Е. Развитие конкуренции на рынке страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства / А.Е. Шерстюк // Взгляд молодых ученых на проблемы устойчивого развития : сборник научных статей по результатам III Международного конгресса молодых ученых по проблемам устойчивого развития : в 10 томах. Том 10 ; под редакцией Н.В. Кирилловой [и др.]. – Москва : РУСАЙНС, 2017. – С. 100-107. – 320 с. – ISBN 978-5-4365-2420-7.

153. Юлдашев, Р.Т. Страховой рынок Российской Федерации: Идентификация проблем развития / Р.Т. Юлдашев, И.Л. Логвинова // Страховое дело. - 2015. - № 4. - С. 3-7. - ISSN 0869-7574.

154. Юлдашев, Р.Т. Роль кэптивных страховых компаний в развитии российского рынка страхования жизни / Р.Т. Юлдашев, Т.Д. Одиноква // Страхование дело. - 2016. - № 11. - С. 20-30. - ISSN 0869-7574.

155. Янова, С.Ю. Страхование система Российской Федерации: тенденции и перспективы развития / С.Ю. Янова : сборник трудов конференции Россия и Санкт-Петербург: экономика и образование в XXI веке. – Санкт-Петербург : СПбГЭУ. - 2017. - С. 240-245. - ISBN 978-5-7310-3303-9.

Источники на иностранных языках

156. Best, A.M. Rating European Mutual Insurers: Best's Rating Methodology / A.M. Best. - September 2016. – P. 102-112. - ISSN отсутствует.

157. Commission of the European Communities, Consultation document: Mutual Societies in an enlarged Europe. – P. 80-87. - ISSN отсутствует.

158. Grijpstra, D. The role of mutual societies in the 21st century. European Parliament. Directorate General for Internal policies. Policy Department A: Economic and Scientific Policy / D. Grijpstra, S. Broek, B.-J. Buiskool, M. Plooiij. - July 2011. – P. 18-63. - ISSN отсутствует.

159. Margie, L. Nine Boiler Accidents That Changed The Way We Live / L. Margie // National Board Bulletin. – Summer 2003. - P. 20-25. - ISSN отсутствует.

160. Mohd Kassim, Z.A. The primary insurance models / Z.A. Mohd Kassim, O. Gönülal Serap // Takaful and Mutual insurance. Alternatives Approaches to Managing Risks. Herndon, US: World Bank Publications. - 2012. – P. 31-39. - ISSN отсутствует.

161. Markowitz H. M. Portfolio Selection / M.H. Markowitz. // Journal of Finance. - 1952. - № 1 - P. 71-91. - ISSN отсутствует.

162. Patel S. Overview of Mutual Structures / S. Patel, O. Gönülal Serap // Takaful and Mutual insurance. Alternatives Approaches to Managing Risks. Herndon, US: World Bank Publications. - 2012. - P. 40-57. - ISSN отсутствует.

163. Logvinova, I.L. Mutual Insurance of Transport Infrastructure Construction Risks as an Inherent Part of Competitive Environment = Взаимное страхование рисков строительства объектов транспортной инфраструктуры как неотъемлемая часть конкурентной среды / I.L. Logvinova, Y.V. Rubin, A.E. Sherstiuk // European Research Studies Journal. – 2018. – Special Issue 2. Volume XXI. – P. 460-473. – ISSN 1108-2976. – Текст : электронный. – DOI 10.35808/ersj/1273. – URL: <https://ersj.eu/journal/1273> (дата обращения: 24.02.2025).

Электронные ресурсы

164. Бухгалтерский баланс ООО «Крымская первая страховая компания» на 31 декабря 2015 г. / ООО «Крымская первая страховая компания» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://kpsk-ins.ru/upload/financial-reports/> (дата обращения: 06.01.2022).

165. ВСС поддерживает позицию ТПП по вопросу страхования строительных рисков / Портал «Страхование сегодня» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.insur-info.ru/pressr/54291/> (дата обращения: 27.10.2022).

166. Годовой отчет СОГАЗ за 2021 год / АО «СОГАЗ» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: https://www.sogaz.ru/upload/iblock/a35/godovoy_2021.pdf (дата обращения: 11.04.2022).

167. Государственный реестр саморегулируемых организаций Федеральной службы по экологическому, техническому и атомному надзору / Ростехнадзор : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <https://sro.gosnadzor.ru/> (дата обращения: 09.12.2021).

168. Данные консолидированной финансовой отчетности за 2021 год ПАО МОСТОТРЕСТ / ПАО «Мостотрест» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://ir.mostotrest.ru/uploads/media/2021_Otchetnost_audited_RUS.pdf (дата обращения 08.01.2022).

169. Единый реестр членов СРО / НОСТРОЙ : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://reestr.nostroy.ru/> (дата обращения: 14.05.2022).

170. Интервью с Пыловым Константином Ивановичем - президентом Национальной ассоциации обществ взаимного страхования / Портал «Страхование сегодня» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.insur-info.ru/interviews/1126/> (дата обращения: 14.03.2022).

171. Итоги 2014 года на страховом рынке / Рейтинговое агентство «Эксперт» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://www.raexpert.ru/rankingtable/insurance/itogi_2014 (дата обращения: 22.09.2017).

172. Итоги работы II Международной практической конференции по взаимному страхованию / Портал «Морское страхование» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://marine-insur.info/nnews/insurers/727--ii-.html> (дата обращения: 06.02.2017).

173. Отчет IMCIF за 2014 год / IMCIF : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.icmif.org/global-mutual-market-share-2014> (дата обращения: 08.01.2017).

174. Отчет IMCIF за 2015 год. / IMCIF : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.icmif.org/global-mutual-market-share-2015> (дата обращения: 30.04.2018).

175. Отчет IMCIF за 2022 год. / IMCIF : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <https://www.icmif.org/global-mutual-market-share-2022-executive-summary/> (дата обращения: 30.09.2023).

176. Отчетность субъектов страхового дела / Центральный банк Российской Федерации : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: https://cbr.ru/insurance/reporting_stat/ (дата обращения: 08.01.2021).

177. Liberty mutual : официальный сайт. - Обновляется в течение суток. URL: <https://www.libertymutualgroup.com/about-lm/investor-relations/company-profile> (дата обращения: 08.01.2017). – Текст : электронный.

178. ОАО «Скоростные магистрали» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.hsrail.ru/projects/features/> (дата обращения: 29.12.2017). – Текст : электронный.

179. Проект строительства участка скоростной автомобильной дороги г. Москва–Санкт-Петербург (федеральная автомобильная дорога М11), участок 209 км. / Автодор : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://www.russianhighways.ru/for_drivers/m-11/reconstruction/ (дата обращения: 13.04.2018).

180. Реестр страховых организаций // Портал «Страхование сегодня» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.insur-info.ru/register/> (дата обращения: 06.01.2018).

181. Рэнкинг страховых компаний / Рейтинговое агентство «Эксперт» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://raexpert.ru/ratings/insurance_rank/ (дата обращения: 19.03.2018).

182. Ресурс «Google Trends» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: www.google.com/trends/ (дата обращения: 08.01.2022). – Текст : электронный.

183. Ресурс «Google AdWords» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: www.adwords.google.com (дата обращения: 08.01.2022). – Текст : электронный.

184. Ресурс «Яндекс. WordStat» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: www.wordstat.yandex.ru (дата обращения: 08.01.2022). – Текст : электронный.

185. Риски по Керченскому мосту перестраховывает не одна, а группа страховых компаний // Портал «Страхование сегодня» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.insur-info.ru/press/121121/> (дата обращения: 06.01.2017).

186. Стоимость Крымского моста // Крымский мост : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.most.life/multimedia/infografika/utverzhdena-itogovaya-stoimost-sooruzheniya-mosta-v-krym-s-uchetom-grafika-stroitels/> (дата обращения: 04.01.2017).

187. Сервис «Интегрум» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://integrum.ru> (дата обращения: 08.08.2022). - Текст : электронный.

188. Сервис «Медиалогия» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.mlg.ru> (дата обращения: 08.08.2022). - Текст : электронный.

189. Сервис «Яндекс. Новости» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <https://news.yandex.ru> (дата обращения: 08.08.2022). - Текст : электронный.

190. Словарь бизнес-терминов : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.businessvoc.ru/> (дата обращения: 22.09.2022). - Текст : электронный.

191. Тарифы САО ПАО ГЕФЕСТ // САО ПАО ГЕФЕСТ : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://www.gefest.ru/3_1_1_1.asp (дата обращения: 23.11.2021).

192. Транспортная стратегия Российской Федерации на период до 2030 года // Министерство Финансов Российской Федерации : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://www.mintrans.ru/documents/detail.php?ELEMENT_ID=19188.html (дата обращения: 14.03.2016).

193. Центробанк предложил увеличить требования к капиталу страховщиков до 300 млн рублей // Портал «Банки.ру» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.banki.ru/news/lenta/?id=8374527> (дата обращения: 04.05.2018).

194. A.M. Best Revises Outlook to Positive for Ratings of Builders Insurance (A Mutual Captive Company) and Its Subsidiaries. Press Release - May 22, 2015 // Агентство «А.М. Best» : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www3.ambest.com/ambv/bestnews/resscontent.aspx?altsrc=3&refnum=22639> (дата обращения: 04.06.2017).

195. Bauer College of Business // Bauer : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.bauer.uh.edu/djones/fina4356/BestReports/Liberty%20Mutual.pdf> (дата обращения 04.06.2017).

196. Builders Insurance Group : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.bldrs.com/our-companies.php> (дата обращения: 08.01.2016). - Текст : электронный.

197. Builders insurance (a mutual captive company) and subsidiaries. Consolidated Balance Sheets. December 31, 2014 and 2013 // Builders Insurance Group : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.bldrs.com/media/files/2014BIfinancials.pdf> (дата обращения 08.01.2016).

198. Co-operative identity, values & principles. International Co-operative Alliance. // International Co-operative Alliance. : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <https://ica.coop/en/whats-co-op/co-operative-identity-values-principles> (дата обращения: 08.01.2016).

199. EMBS Group - Business Intelligence : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://www.embs-group.com/> (дата обращения: 17.06.2018). - Текст : электронный.

200. Finanzmarktaufsicht glossary: “Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit (VVG): Unter einem Versicherungsverein auf Gegenseitigkeit versteht man einen Verein, der die Versicherung seiner Mitglieder nach dem Grundsatz der Gegenseitigkeit betreibt. Ein VVG bedarf zur Aufnahme des Geschäftsbetriebs in Österreicheriner Konzession gemäß § 4 Abs. 1 Versicherungsaufsichtsgesetz (VAG).

// VAG : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.fma.gv.at/de/footer/glossar.html>. (дата обращения: 04.06.2017).

201. Grace's Guide to British Industrial History // Steam Boiler Assurance Co : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: http://www.gracesguide.co.uk/Steam_Boiler_Assurance_Co (дата обращения: 08.09.2017).

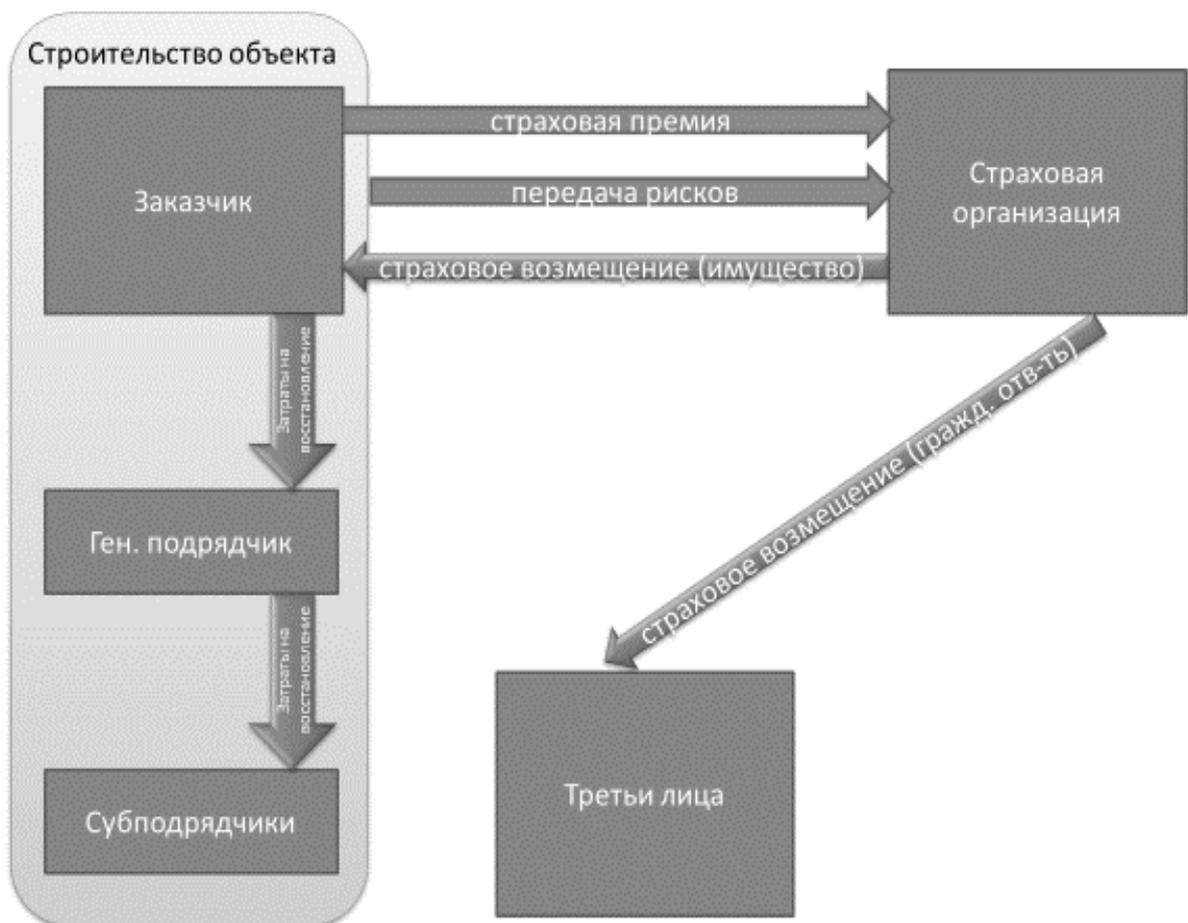
202. Insurance for construction companies // Liberty Mutual Insurance : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <https://business.libertymutualgroup.com/business-insurance/industries/construction-insurance-coverage> (дата обращения: 08.09.2017).

203. Munich Re: The history of Hartford Steam Boiler // Munich Re : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – Текст : электронный. - URL: <http://www.munichre.com/HSB/hsb-history/index.html> (дата обращения: 08.09.2017).

204. Transport Infrastructure and Economic Growth. Report (international version) : официальный сайт. – Обновляется в течение суток. – URL: <http://infraeconomy.com> (дата обращения: 11.05.2021). – Текст : электронный.

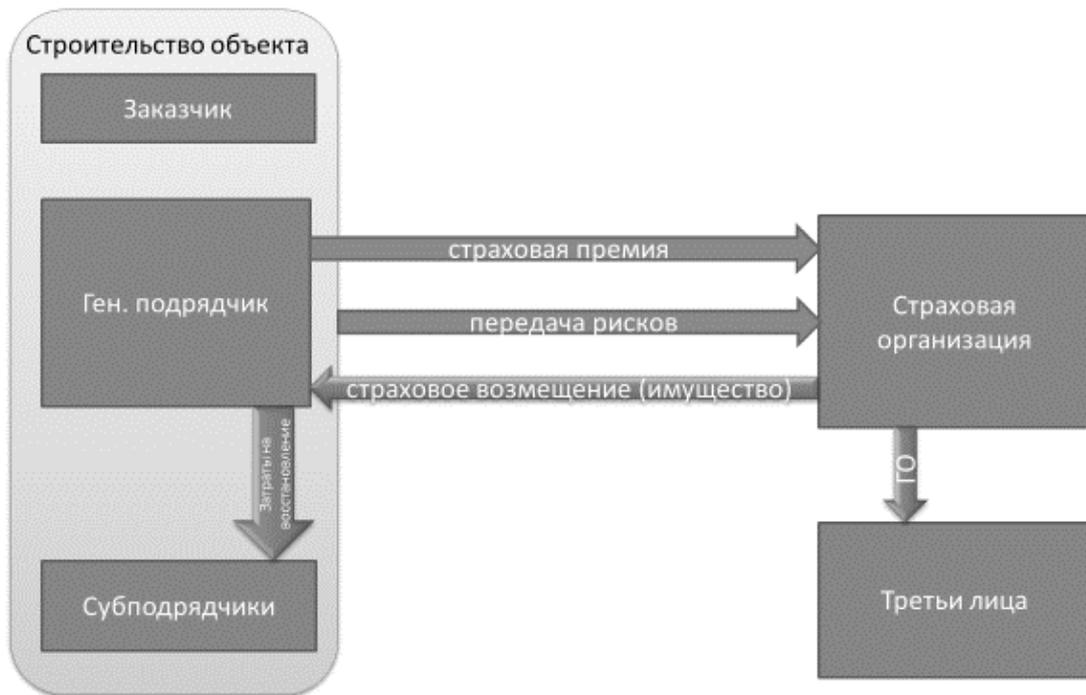
Приложение А

(информационное)

Виды страховых отношений между участниками строительства и страховыми организациями в рамках страхования строительного-монтажных рисков

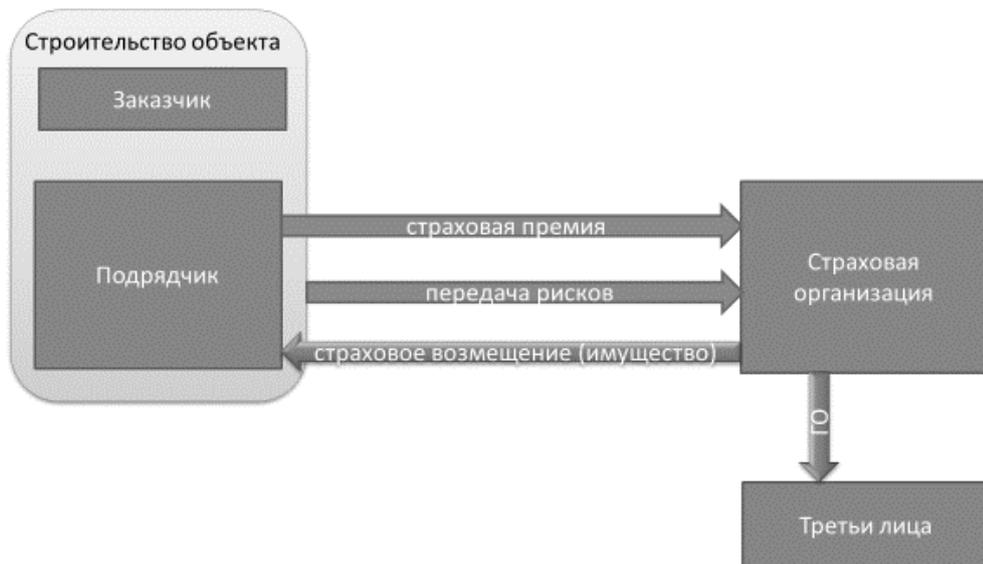
Источник: составлено автором.

Рисунок А.1 - Страхователем является заказчик строительства (вид № 1)



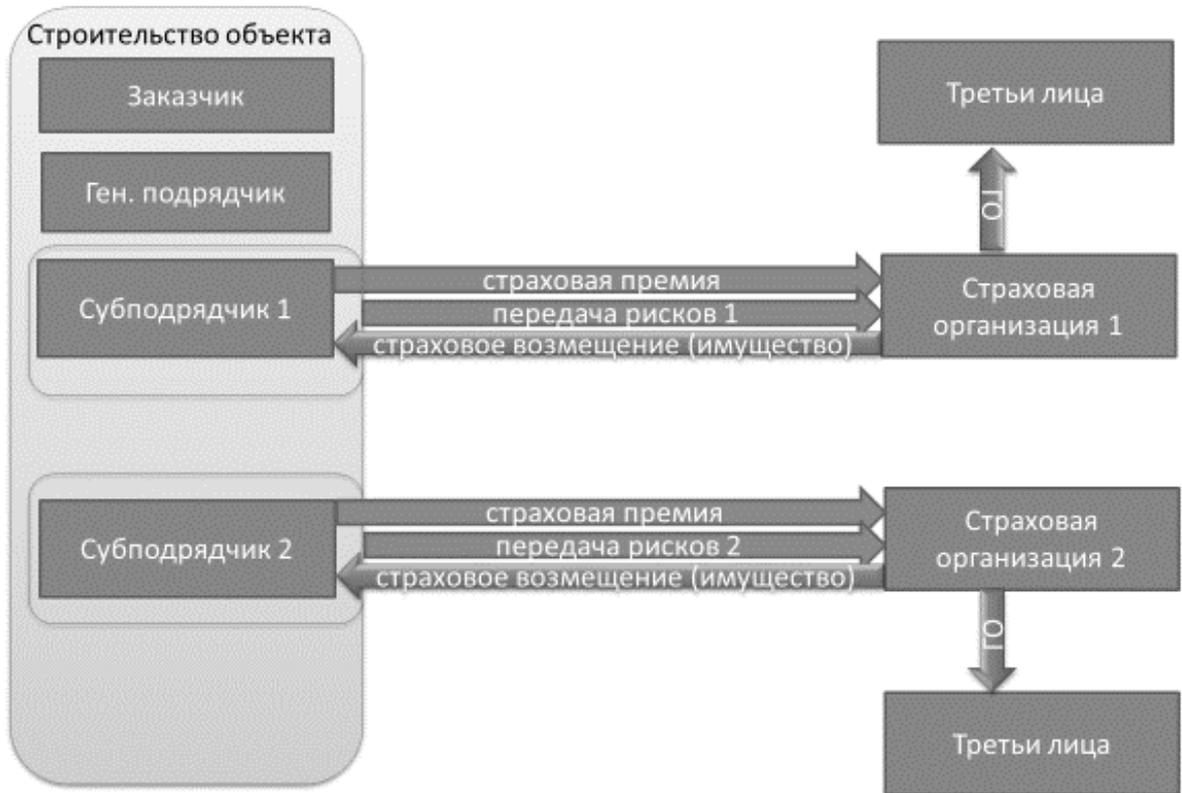
Источник: составлено автором.

Рисунок А.2 – Страхователем является генеральный подрядчик (вид № 2)



Источник: составлено автором.

Рисунок А.3 - Страхователем является подрядчик (вид № 3)



Источник: составлено автором.

Рисунок А.4 - Страхователями являются субподрядчики (вид № 4)

Приложение Б

(информационное)

АНКЕТА

опроса на тему: «Страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства методом взаимного страхования»

К каждому вопросу необходимо выбрать один или несколько из предложенных вариантов ответа.

Вопрос 1. Укажите Вашу роль в организации по страхованию строительно-монтажных рисков? *(допустимо несколько вариантов ответа)*

А. Принимаю участие в выборе страховых организаций	
В. Принимаю участие в согласовании условий договоров страхования	
С. Заключаю договор страхования строительно-монтажных рисков от имени организации	
Д. Принимаю участие в разработке внутренних регламентов по страхованию	

Вопрос 2. С какими страховыми организациями заключает договоры страхования строительно-монтажных рисков Ваша организация? *(допустимо несколько вариантов ответа)*

А. СОГАЗ	
В. ВТБ Страхование	
С. Альфа-Страхование	
Д. Страховая бизнес группа	
Е. Росгосстрах	
Ф. Ресо-Гарантия	
Г. Другие страховые организации	

Вопрос 3. Что, по Вашему мнению, является важным при выборе страховой организации? *(допустимо несколько вариантов ответа)*

А. Надежность страховой организации	
В. Величина страховой премии	
С. Приемлемые условия страхования	
Д. Оперативная страховая выплата	

Вопрос 4. Знаете ли Вы, что такое «взаимное страхование»?

А. Да, знаю	
В. Нет, не знаю	

Вопрос 5. Считаете ли Вы привлекательным страхование строительно-монтажных рисков во взаимной страховой организации?

А. Считаю, что это необходимо	
В. Не понимаю, зачем это нужно	
С. Не знаю, что такое «взаимная страховая организация»	

Приложение В

(информационное)

РЕЗУЛЬТАТЫ

опроса на тему: «Страхование строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства методом взаимного страхования»

Вопрос и вариант ответа	Количество ответов
Вопрос 1. Укажите Вашу роль в организации по страхованию строительно-монтажных рисков? <i>(допустимо несколько вариантов ответа)</i>	
А. Принимаю участие в выборе страховых организаций	6
В. Принимаю участие в согласовании условий договоров страхования	22
С. Заключаю договор страхования строительно-монтажных рисков от имени организации	15
Д. Принимаю участие в разработке внутренних регламентов по страхованию	17
Вопрос 2. С какими страховыми организациями заключает договоры страхования строительно-монтажных рисков Ваша организация? <i>(допустимо несколько вариантов ответа)</i>	
А. СОГАЗ	46
В. ВТБ Страхование	0
С. Альфа-Страхование	0
Д. Страховая бизнес группа	12
Е. Росгосстрах	0
Ф. Ресо-Гарантия	1
Г. Другие страховые организации	0
Вопрос 3. Что, по Вашему мнению, является важным при выборе страховой организации? <i>(допустимо несколько вариантов ответа)</i>	
А. Надежность страховой организации	50
В. Величина страховой премии	47
С. Приемлемые условия страхования	41
Д. Оперативная страховая выплата	43
Вопрос 4. Знаете ли Вы, что такое «взаимное страхование»?	
А. Да, знаю	3
В. Нет, не знаю	47
Вопрос 5. Считаете ли Вы привлекательным страхование строительно-монтажных рисков во взаимной страховой организации?	
А. Считаю, что это необходимо	1
В. Не понимаю, зачем это нужно	3
С. Не знаю, что такое «взаимная страховая организация»	46

Приложение Г

(информационное)

Модель создания и функционирования взаимной кэптивной страховой организации на базе холдинга

I. Исходные данные о холдинге

Холдинг является интегрированным диверсифицированным холдингом, оказывающим полный спектр услуг в транспортном инфраструктурном строительстве: непосредственно строительство, снабжение, проектирование, обслуживание и содержание.

В состав холдинга входит 27 организаций, из них:

- 1) 7 организации проектного дивизиона;
- 2) 13 организаций строительного дивизиона;
- 3) 5 организаций содержания и обслуживания объектов транспортной инфраструктуры;
- 4) 2 иные организации.

II. Подходы к управлению рисками в холдинге

Основные методы управления рисками, применяемые в холдинге в настоящий момент:

- 1) отказ от рискованных инвестиций, ненадежных партнеров и клиентов;
- 2) страхование;
- 3) финансовое планирование;
- 4) соблюдение и выполнение требований стандартов;
- 5) координация и согласованность программ и процессов управления, способствующих развитию холдинга.

Холдинг за годы своей деятельности накопил достаточно опыта по управлению рисками. На сегодняшний день действует комплексная система управления рисками, позволяющая вовремя предупреждать или минимизировать воздействие неблагоприятных факторов на бизнес.

Непрерывный процесс управления рисками включает:

- 1) идентификацию и оценку рисков;
- 2) разработку мер реагирования на риски и удержание их в допустимых пределах;
- 3) осуществление постоянного мониторинга за динамикой факторов риска;
- 4) обеспечение эффективности контрольных мер и мероприятий.

Политика и система управления рисками регулярно анализируются на предмет необходимости соответствия изменениям рыночных условий и деятельности холдинга.

Рынок страховых услуг в Российской Федерации находится на стадии становления и многие виды страхования, распространенные в других странах мира, но необходимые холдингу, пока не доступны в России.

Строительно-монтажные риски занимают существенную долю рисков холдинга. Данные риски полностью застрахованы в коммерческих страховых организациях. На данные цели за период 2017-2023 гг. уплачена страховая премия в размере 2 201 млн руб.

III. Ожидаемый эффект создания ОВС

Ожидаемый эффект создания ОВС с позиции холдинга заключается в следующем:

- 1) Уменьшение стоимости страхования строительно-монтажных рисков для холдинга (концепция true cost («настоящая цена») или страхование «по себестоимости»);
- 2) Минимизация сроков выплаты страхового возмещения, применение принципа авансирования возмещения ущерба до окончания выяснения всех обстоятельств страхового события;
- 3) Увеличение независимости строительного холдинга от внешних финансовых агентов и их решений;
- 4) Сохранение денежных средств внутри холдинга.

IV. Моделирование количества членов ОВС и количества действующих договоров страхования

Согласно п. 2 ст. 1 ФЗ от 29.11.2007 «О взаимном страховании» (далее – ФЗ) единственной применимой на практике организационно-правовой формой взаимной страховой организации может быть общество взаимного страхования.

Согласно п. 1 ст. 5 ФЗ общество взаимного страхования является видом потребительского кооператива. Общество может быть создано по инициативе не менее чем трех юридических лиц (п. 3 ст. 5 ФЗ).

Холдинг принимает решение создать ОВС, и начать деятельность с 2017 года с участием 13 организаций строительного дивизиона, оставшиеся 14 организаций не участвуют в создании ОВС по причине отсутствия строительно-монтажных рисков. Решение о вступлении в ОВС принимается одновременно всеми 13 организациями в единый для всех момент времени. Состав членов ОВС остается постоянным на всем протяжении рассматриваемого промежутка времени

Таблица Г.1 - Количество членов ОВС и действующих договоров страхования

Показатель		2017 г.	2018 г.	2019 г.	2020 г.	2021 г.	2022 г.	2023 г.
Количество членов ОВС, шт.	на начало года	0	13	7	7	7	7	7
	вступило	13	0	0	0	0	0	0
	выбыло	0	0	0	0	0	0	0
	на конец года	7	7	7	7	7	7	7
Количество действующих договоров страхования, шт.	на начало года	0	27	21	21	13	9	9
	заключено	27	0	3	5	4	3	13
	прекратило действие	0	6	3	13	8	3	1
	на конец года	27	21	21	13	9	9	21

Источник: составлено автором.

V. Исходные данные об уплаченной страховой премии в коммерческой страховой организации (фактически осуществленные операции)

Таблица Г.2 - Потребность в страховании холдинга

Раздел договора страхования СМР	Размер страховой суммы, млн руб.						
	2017г.	2018г.	2019г.	2020г.	2021г.	2022г.	2023г.
Имущество	29 779	25 965	27 393	45 437	46 585	59 685	63 857
ГО	433	394	280	209	1 181	1 619	1 789
Всего	30 212	26 359	27 673	45 646	47 766	61 304	65 646

Источник: составлено автором.

Таблица Г.3 - Сведения о заключенных договорах страхования строительно-монтажных рисков холдинга

Год	Полная стоимость строительных и монтажных работ в соответствии с проектно-сметной документацией, млн руб.	Количество договоров страхования	Страхование имущества		Страхование гражданской ответственности	
			Страховая сумма, млн руб.	Страховая премия, млн руб.	Страховая сумма, млн руб.	Страховая премия, млн руб.
2017	29 779	27	29 779	199	433	5
2018	25 965	21	25 965	226	394	4
2019	27 393	21	27 393	178	280	8
2020	45 437	13	45 437	268	209	6
2021	46 585	9	46 585	358	1 181	11
2022	59 685	9	59 685	459	1 619	15
2023	63 857	13	63 857	447	1 789	17
Всего за 7 лет, млн руб.			х	2 135	х	66
Средний страховой тариф, в процентах			х	0,7	х	1,38

Источник: составлено автором.

Таблица Г.4 - Сведения о произошедших страховых случаях на транспортном инфраструктурном строительстве холдинга

Год	Характер страхового случая	Количество страховых случаев	Заявленная сумма ущерба, млн руб.	Франшиза, млн руб.	Сумма выплаченного страхового возмещения, млн руб.
2017	1) Обрушение кровли тоннеля 2) Паводок 3) ДТП	3	128	0,5	100
2018	1) Паводок 2) ДТП	4	13	0,4	10
2019	1) Возгорание модульного здания	1	6	0,3	5,7
2020	1) Повреждение при перевозке конструкции	1	2	0,5	1,5
2021	1) Просадка основания тоннеля 2) ДТП	3	39	0,2	16
2022	Страховых случаев не было	0	0	0	0
2023	Страховых случаев не было	0	0	0	0
Всего за 7 лет			188	Х	133,2

Источник: составлено автором.

VI. Модель 1. ОВС не формирует страховой фонд, все страховые выплаты, расходы на ведение дела покрываются за счет дополнительных взносов членов ОВС

Таблица Г.5 - Накопление и расходование средств ОВС, млн руб. по модели 1

Показатель	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	За 7 лет
Поступило								
- страховой взнос	0	0	0	0	0	0	0	0
- вступительный взнос	13	0	0	0	0	0	0	13
- дополнительный взнос	100	10	5,7	1,5	16	0	0	133,2
- прочее поступление (в том числе взнос на покрытие расходов, связанных с уставной деятельностью ОВС)	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- инвестиционные поступления	0	0	0	0	0	0	0	0
- возмещения перестраховщиком доли убытков (страховых выплат) по рискам, переданным в перестрахование.	0	0	0	0	0	0	0	0
Использовано								
- расходы на функционирование ОВС	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- перестрахование	0	0	0	0	0	0	0	0
- страховые возмещения	100	10	5,7	1,5	16	0	0	133,2
Остаток средств на конец года	13	13	13	13	13	13	13	х

Источник: составлено автором на основании данных бухгалтерской отчетности действующих ОВС.

VII. Модель 2. ОВС устанавливает страховой тариф, равный тарифам коммерческих страховых организаций при этом риски не передаются в перестрахование

Таблица Г.6 - Накопление и расходование средств ОВС, млн руб. по модели 2

Показатель	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	За 7 лет
Поступило								
- страховой взнос	204	230	186	274	369	474	464	2 201
- вступительный взнос	13	0	0	0	0	0	0	13
- дополнительный взнос	0	0	0	0	0	0	0	0
- прочее поступление (в том числе взнос на покрытие расходов, связанных с уставной деятельностью ОВС)	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- инвестиционные поступления	0	11,7	34,8	56,3	89,3	133,5	194,2	520
- возмещения перестраховщиком доли убытков (страховых выплат) по рискам, переданным в перестрахование.	0	0	0	0	0	0	0	0
Использовано								
- расходы на функционирование ОВС	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- перестрахование	0	0	0	0	0	0	0	0
- страховые возмещения	100	10	5,7	1,5	16	0	0	133,2
Остаток средств на конец года	117	348,7	563,9	892,8	1335	1942,5	2600,8	x

Источник: составлено автором на основании данных бухгалтерской отчетности действующих ОВС.

VIII. Модель 3. ОВС устанавливает страховой тариф, равный тарифам коммерческих страховых организаций при этом часть рисков передается в перестрахование

Таблица Г.7 - Накопление и расходование средств ОВС, млн руб. по модели 3

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	За 7
	год	год	год	год	год	год	год	лет
Поступило								
- страховой взнос	204	230	186	274	369	474	464	2 201
- вступительный взнос	13	0	0	0	0	0	0	13
- дополнительный взнос	0	0	0	0	0	0	0	0
- прочее поступление (в том числе взнос на покрытие расходов, связанных с уставной деятельностью ОВС)	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- инвестиционные поступления	0	10,1	30,9	50,1	79,6	119,2	173,8	463,9
- возмещения перестраховщиком доли убытков (страховых выплат) по рискам, переданным в перестрахование.	5	0	0	0	0	0	0	5
Использовано								
- расходы на функционирование ОВС	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- перестрахование	20,4	23	18,6	27,4	36,9	47,4	46,4	220,1
- страховые возмещения	100	10	5,7	1,5	16	0	0	133,2
Остаток средств на конец года	111,6	308,7	501,3	796,5	1192,3	1738,2	2329,6	x

Источник: составлено автором на основании данных бухгалтерской отчетности действующих ОВС.

VIII. Модель 4. ОВС определяет и устанавливает страховой тариф в соответствии с методикой расчета тарифных ставок

Допустим, что ОВС заключает договоры страхования строительно-монтажных рисков. Вероятность страхового случая при показателях, представленных в таблице Г.3 и Г.4 составляет $q = 0,11$, средняя страховая сумма составляет $S = 2\,695,63$ млн руб., среднее возмещение при наступлении страхового события $S_B = 11,1$ млн руб., количество договоров страхования $n = 113$ шт., доля нагрузки в структуре тарифа $f = 30\%$. Данных о разбросе возможных возмещений нет. ОВС с вероятностью $\gamma = 0,9986$ предполагает обеспечить непревышение возможных возмещений над собранными взносами $\alpha = 3$

Тогда основная часть нетто-ставки страховой суммы определяется по формуле (Г.1)

$$T_0 = 100 \times \frac{S_B}{S} \times q = 100 \times \frac{11,1}{2\,695,63} \times 0,11 = 0,0453 \text{ (руб.)}. \quad (\text{Г.1})$$

Рисковая надбавка определяется по формуле (Г.2)

$$\begin{aligned} T_p &= 1,2 \times T_0 \times \alpha \times \frac{(1 - q)}{n \times q} = \\ &= 1,2 \times 0,0453 \times 3 \times \frac{1 - 0,11}{113 \times 0,11} = 0,0117 \text{ (руб.)}. \end{aligned} \quad (\text{Г.2})$$

Нетто ставка определяется по формуле (Г.3)

$$T_n = T_0 + T_p = 0,0453 + 0,0117 = 0,057 \text{ (руб.)}. \quad (\text{Г.3})$$

Брутто-ставка со 100 руб. страховой суммы определяется по формуле (Г.4)

$$T_b = \frac{T_n \times 100}{100 - f} = \frac{0,057 \times 100}{100 - 30} = 0,08 \text{ (руб.)}. \quad (\text{Г.4})$$

При определении страхового тарифа по каждому объекту строительства учитываются факторы, усложняющие условия строительства. Как правило, в зону влияния строительства попадает значительное количество зданий, сооружений и инженерных коммуникаций различного назначения. Работы по прокладке инженерных коммуникаций и дорожному строительству производятся в стесненных условиях.

К факторам, увеличивающим степень риска при осуществлении строительно-монтажных работ, относятся:

1) Разветвленная сеть существующих подземных коммуникаций, подлежащих подвеске или перекладке;

2) Наличие в зоне влияния строительства зданий и сооружений, а также сохраняемых зеленых насаждений в непосредственной близости от места работ;

3) Стесненные условия складирования материалов на строительной площадке;

К рассчитанным значениям брутто-ставке (Тб) применяются поправочные коэффициенты (Тп), используемые при применении к договору страхования особых условий (оговорок) по страхованию строительных работ, а также коэффициенты, учитывающие индивидуальные особенности проведения работ, объекта строительства, страховой истории подрядчика и условия страхования по конкретному договору страхования.

Таблица Г.8 - Поправочные коэффициенты в зависимости от применения особых условий (Оговорок)

номер	Оговорки / Факторы риска	Коэфф. СМР (по умолчанию)	Коэфф. ГО (по умолчанию)
К1	Оговорка о 72 часах	1	1
К2	Особые условия в отношении подземных кабелей, труб и иных сооружений.	1	1
К3	Исключение гибели или повреждения посевов, лесов и возделываемых культур	1	1
К4	Гарантия в отношении секций.	1	1
К5	Гарантия в отношении строительных материалов.	1	1
К6	Особые условия в отношении мер безопасности против осадков, наводнения и затопления	1	1
К7	Особые условия в отношении удаления обломков из-под оползней.	1	1
К8	Особые условия в отношении противопожарных средств и противопожарной безопасности на строительных площадках	1	1
К9	Страхование риска проектировщика	1	1
К10	Особые условия в отношении укладки водопроводных и канализационных труб	1	1
К11	Вибрация, удаление или ослабление опоры	1	1
К12	Особые условия в отношении застрахованных сооружений на свайных основаниях и с подпорными стенками	1	1
К13	Оговорка о заразных заболеваниях	1	1
К14	Объем и продолжительность строительно-монтажных работ	1	1
К15	Технологии, используемые при проведении строительно-монтажных работ	1	1
К16	Территориальное расположение объекта строительства/монтажа, природные и техногенные условия территории строительства	1	1
К17	Стаж (опыт) работы организации, производящей строительно-монтажные работы	1	1
К18	Меры безопасности, применяемые при осуществлении строительно-монтажных работ	1	1
К19	Меры противопожарной безопасности; меры по охране имущества	1	1
К20	Условия страхования по конкретному договору страхования:		
	- установление франшизы	1	1
	- установление лимитов ответственности	1	1
	- уплата страховой премии в рассрочку	1	1
К21	Статистика убытков за предыдущие периоды	1	1

Источник: составлено автором.

Поправочный коэффициент в среднем составляет $T_{п} = 1,17$

Итоговый тариф по страхованию строительно-монтажных рисков по рискам холдинга со 100 руб. страховой суммы определяется по формуле (Г.4)

$$T_{смр} = T_{б} \times T_{п} = 0,08 \times 1,17 = 0,09 \text{ руб.} \quad (\text{Г.4})$$

Таблица Г.9 - Накопление и расходование средств ОВС, млн руб. по модели 4

	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	За 7
	год	год	год	год	год	год	год	лет
Поступило								
- страховой взнос	28	24	25	42	43	56	60	278
- вступительный взнос	13	0	0	0	0	0	0	13
- дополнительный взнос	72	0	0	0	0	0	0	72
- прочее поступление (в том числе взнос на покрытие расходов, связанных с уставной деятельностью ОВС)	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- инвестиционные поступления	0	1,3	2,83	5,04	9,60	13,26	20,18	52,21
- возмещения перестраховщиком доли убытков (страховых выплат) по рискам, переданным в перестрахование.	0	0	0	0	0	0	0	0
Использовано								
- расходы на функционирование ОВС	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- перестрахование	0	0	0	0	0	0	0	0
- страховые возмещения	100	10	5,7	1,5	16	0	0	133,2
Остаток средств на конец года	13	28,3	50,43	95,97	132,57	201,83	282,01	х

Источник: составлено автором.

В представленном примере в первый год существования ОВС произошел страховой случай, который не был учтен при формировании первоначального страхового фонда и расчете страхового тарифа. Страховое возмещение частично произведено за счет дополнительного взноса.

IX. Модель 5. ОВС устанавливает страховой тариф, равный тарифам коммерческих страховых организаций с сострахованием рисков одновременно в коммерческой страховой организации (КСО) и ОВС

Таблица Г.10 – Распределение страховой премии и страховой суммы между состраховщиками по модели 5

Показатель	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	За 7 лет
Коммерческая страховая организация								
- страховая премия	81,6	92	74,4	109,6	147,6	189,6	185,6	880,4
- страховая сумма	12084,8	10543,6	11069,2	18258,4	19106,4	24521,6	26258,4	х
ОВС								
- страховой взнос	122,4	138	111,6	164,4	221,4	284,4	278,4	1320,6
- страховая сумма	18127,2	15815,4	16603,8	27387,6	28659,6	36782,4	39387,6	х
Всего								
- страховой взнос	204	230	186	274	369	474	464	2 201
- страховая сумма	30212	26359	27673	45646	47766	61304	65646	х

Источник: составлено автором.

С целью диверсификации строительно-монтажных рисков Холдингом принято решение по сострахованию рисков одновременно в коммерческой страховой организации (КСО) и ОВС. По договоренности между состраховщиками (ОВС и КСО) выбран долевой вид ответственности: 60% рисков страхуется в ОВС, а 40% в коммерческой страховой организации.

Таблица Г.11 - Накопление и расходование средств ОВС, млн руб. по модели 5

Показатель	2017 год	2018 год	2019 год	2020 год	2021 год	2022 год	2023 год	За 7 лет
1	2	3	4	5	6	7	8	9
Поступило								
- страховой взнос	122,4	138	111,6	164,4	221,4	284,4	278,4	1320,6
- вступительный взнос	13	0	0	0	0	0	0	13
- дополнительный взнос	0	0	0	0	0	0	0	0
- прочее поступление (в том числе взнос на покрытие расходов, связанных с уставной деятельностью ОВС)	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6

Продолжение таблицы Г.11

1	2	3	4	5	6	7	8	9
- инвестиционные поступления	0	7,54	21,49	34,46	54,26	80,86	117,39	316
- возмещения перестраховщиком доли убытков (страховых выплат) по рискам, переданным в перестрахование.	0	0	0	0	0	0	0	0
Использовано								
- расходы на функционирование ОВС	4,9	4,2	4,4	7,3	7,8	10	14	52,6
- перестрахование	0	0	0	0	0	0	0	0
- страховые возмещения	60	6	3,4	0,9	9,6	0	0	79,9
Остаток средств на конец года	75,4	214,9	344,6	542,6	808,6	1173,9	1569,7	x

Источник: составлено автором.

Х. Оценка эффективности создания холдингом ОВС

Таблица Г.12 – Оценка денежных потоков холдинга в рамках рассматриваемых моделей

Показатель	Отсутствие страхования	Коммерческое страхование	Взаимное страхование				
			Модель	Модель	Модель	Модель	Модель
			1	2	3	4	5
Денежные потоки холдинга по страхованию СМР							
- входящие	x	133,2	0	520	468,9	52,21	369,3
- исходящие	133,2	2 201	52,6	52,6	272,7	52,6	933
- накопление страхового фонда внутри холдинга	нет	нет	13	2600,8	2329,6	282,01	1569,7
в том числе							
1) Денежные потоки строительных организаций холдинга							
- входящие	x	133,2	133,2	133,2	133,2	133,2	133,2
- исходящие	133,2	2 201	198,8	2266,6	2266,6	415,6	2201
2) Денежные потоки ОВС							
- входящие	нет	нет	198,8	2786,6	2735,5	467,81	1702,2
- исходящие	нет	нет	185,8	185,8	405,9	185,8	132,5

Источник: составлено автором.

Каждый из предложенных вариантов управления строительно-монтажными рисками и их страхованием может быть охарактеризован степенью индивидуальной полезности для холдинга в целом и строительных организаций, входящих в него, в частности.

Так, индивидуальная полезность может быть охарактеризована величиной исходящих и входящих денежных потоков по страхованию строительно-монтажных рисков, а также накоплением страхового фонда внутри холдинга в случае создания ОВС.

При отсутствии страхования убыток строительной организации и холдинга в целом представляет собой сумму общих потерь (за рассматриваемый период времени) от реализации строительно-монтажных рисков, наступающих в случайные моменты времени – 133,2 млн руб. Данные выплаты имеют стохастическую природу, наступают неожиданно и не могут быть запланированы в бюджете строительной организации и холдинга в целом. Данный вариант не следует отождествлять с самострахованием, когда строительная организация заранее создает некоторый резерв на случай возникновения убытков.

При страховании в коммерческой страховой организации строительная организация/холдинг за определенную в договоре страхования стоимость (премию) – 2 201 млн руб. передает свои строительно-монтажные риски коммерческой страховой организации. Представляется, что оплата по договору страхования вносится в определенные сроки, и поэтому может быть запланирована в бюджете строительной организации и холдинга в целом. При выборе крупной страховой организации вероятность неплатежеспособности страховщика и/или недобросовестного исполнения договора страхования минимальна.

При страховании в обществе взаимного страхования, созданном при холдинге, сумма страховой премии определяется холдингом самостоятельно исходя из выбранной политики управления рисками (от 0 руб. до 405,9 млн руб.), при этом неопределенность затрат концентрируется в величине дополнительных и целевых взносов.

Из проведенных выше расчетов (при определенных параметрах на примере конкретного холдинга) следует, что наиболее полезным для холдинга вариантом страхования строительно-монтажных рисков является страхование в холдинговом ОВС с установлением страхового тарифа, равного тарифам коммерческих страховых организаций

XI. Моделирование распределения голосов между членами ОВС

Уставом ОВС может быть предусмотрено, что число голосов членов ОВС должно соотноситься с размером застрахованных в ОВС рисков. За каждым членом ОВС закрепляется от одного до пяти голосов. Двум членам ОВС с наибольшей суммой застрахованных в ОВС рисков - по 5 голосов, следующим трем членам ОВС по мере уменьшения суммы застрахованных в ОВС рисков - соответственно 4, 3, 2 голоса, остальным по 1 голосу. Распределение голосов ежегодно пересматривается.