

Анализируя состояние дел, сложившееся в службах технической эксплуатации систем в настоящее время, мы считаем, что необходимо уход за объектами оросительных систем осуществлять методом раздельного потока, то есть все операции выполнять раздельно через определенные промежутки времени, по мере производственной необходимости.

ЛИТЕРАТУРА

1. Гулюк, Г.Г. Комплексная механизация мелиоративных работ: история и перспективы развития / Г.Г. Гулюк // Мелиорация и водное хозяйство. – 2004. – № 3 – С. 56-59.

2. Кизяев, Б.М. О возрождении развития и разработки производства техники для мелиоративных работ в России / Б.М. Кизяев, З.М. Мамаев // Мелиорация и водное хозяйство. – 2000. – № 5. – С. 5-8.

3. Нормативы потребности в машинах для выполнения ремонтно-строительных работ на гидромелиоративных системах и нормативы годовых выработок этих машин на 1986-1990 гг. / Минводхоз СССР. – Новочеркасск, 1986. – 20 с.

4. <http://www.Profmash.ru/item/459.html>.

5. <http://www.Qortehno.ru/technies/247/>.

6. <http://www.rosb.ru/text/sm/204>.

7. Система технологий и машин для комплексной механизации мелиоративных работ в сельскохозяйственном производстве России до 2010 г. // Российская академия сельскохозяйственных наук. – М.: ВНИИГиМ, 2000. – 192 с.

УДК 626.8:368

ЭКОНОМИЧЕСКИЙ МЕХАНИЗМ И СУЩНОСТЬ СТРАХОВАНИЯ ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ

В.Н. Щедрин, Ю.М. Косиченко, А.В. Колганов,
Е.И. Шкуланов, А.Е. Шепелев

ФГНУ «РосНИИПМ»

В ходе развития производственных отношений, промышленности, торговли, финансов, а также экономико-математических методов и их применения в организации финансовой деятельности, для всех от-

раслей была разработана и принята в качестве средства защиты от возникающих потерь – система страхования. Это потребовало, во-первых, трансформации понятия потерь: все потери стали рассматриваться в ракурсе экономических затрат, стоимости, убытков, в их привязке к денежной оценке, т.е. в денежном выражении. Во-вторых, был принят во внимание тот факт, что экономические потери в большинстве случаев имеют неизбежный и невозвратный характер (их можно только перераспределять между субъектами, объектами во времени, т.е. потери одного лица перекрыть либо средствами других, либо заранее сделанными накоплениями). В-третьих, была установлена причинность, как условие включения потерь в систему страхования.

Предпосылкой возникновения страховых отношений, т.е. их причинности, является риск.

По данным статистического анализа, при оценке риска выделяются следующие его виды: риски, которые возможно застраховать; риски, которые невозможно застраховать; благоприятные и неблагоприятные риски, а также технический риск страховщика. Наибольшую группу составляют риски, которые возможно застраховать. Основные критерии страховых рисков подробно освещены в [1].

Страховые риски при эксплуатации ГТС те, которые могут быть оценены с точки зрения вероятности наступления страхового случая (аварии на ГТС), вероятностного количественного размера возможного ущерба и являются ожидаемой опасностью (априори). Страховой случай – опасность де-факто (апостериори), т.е. реализация страхового риска.

Например, для водохранилищных гидроузлов к страховым можно отнести следующие возможные аварии:

- перелив воды через гребень плотины, образование прорана и сброс объема воды, находящегося в водохранилище, в нижний бьеф, т.е. практически мгновенное опорожнение водохранилища или возникновение гидродинамической аварии. В результате аварии ниже створа плотины могут быть затоплены населенные пункты, разрушены здания, сооружения, затоплены сельскохозяйственные угодья, нанесен ущерб жизни и здоровью физическим лицам и т.д.;

- потеря фильтрационной устойчивости грунта тела плотины и ее основания;

- потеря статической устойчивости откосов тела плотины;

- потеря необходимой прочности грунта тела и основания плотины и т.д.

Каждый из этих рисков страховщиком должен быть оценен в отдельности, хотя вред, причиненный другим физическим и юридическим лицам, вызван риском аварии ГТС. Упорядочение такого рода явлений достигается типизацией страховых рисков. Таким образом, объекты страхования и риски – это некоторая данность, на основе их типизации должна осуществляться комбинация качественных признаков страховых рисков с их количественными характеристиками, что особо важно при расчете страховых сумм.

Опыт эксплуатации гидротехнических сооружений (ГТС) показал, что гидротехнические сооружения подвержены гидродинамическим авариям, и в особенности сооружения, создающие напорный фронт. Причины аварий, как правило, носят случайный характер вследствие неподконтрольных воздействий сил природы (наводнения, бури, приток к гидротехническим сооружениям максимального стока с обеспеченностью менее расчетной и т.д.), стихийных событий технического и техногенного характера (пожары, взрывы, непредвиденные отказы в работе оборудования, случайный человеческий фактор и т.д.) и не влекут человеку какой-либо гражданской правовой ответственности. Кроме того, при проектировании гидротехнических сооружений уже заложен риск по надежности их работы в виде расчетных вероятностей отказов [2]. Из этого вытекает, что собственники ГТС (юридические и физические лица) нуждаются в защитных мерах и, в частности, в страховой защите, т.е. вытекает объективная необходимость их страхования.

По экспертным оценкам отечественных специалистов и данным МЧС, аварии на ГТС приносят большие убытки не только их собственникам (юридическим и физическим лицам), но и в большей степени другим лицам (физическим и юридическим), обществу в целом. В среднем за год, по данным МЧС, происходит: 1 федеральная, 4 региональных, 25 территориальных, 172 местных и 798 локальных аварий, и большая часть этих аварий относится к авариям, связанным с риском на гидротехнических сооружениях [1].

Для обеспечения безопасности ГТС Правительством Российской Федерации был принят закон «О безопасности гидротехнических сооружений» № 117-ФЗ от 21.07.97 г., в котором разработана государственная политика в области безопасности ГТС, разработана органи-

зация и обеспечение государственного надзора за безопасностью ГТС. Законом установлено, что финансовое обеспечение собственников ГТС гражданской ответственности за вред, причиненный другим физическим или юридическим лицам, осуществляется за счет средств собственников ГТС или в случае страхования риска гражданской ответственности за счет страховой суммы, определенной договором страхования риска гражданской ответственности (за исключением обстоятельств вследствие непреодолимой силы) [3].

В законе РФ «Об организации страхового дела в РФ» от 27.11.92 г. с изменениями от 10.12.2003 г. № 172-ФЗ такие страховые риски узаконены и относятся к страхованию гражданской ответственности организаций, эксплуатирующих опасные объекты [4].

Согласно действующему российскому законодательству, участниками страховых отношений являются: страхователи, застрахованные лица, выгодоприобретатели; страховые организации (страховщики); общества взаимного страхования; страховые агенты; страховые брокеры; страховые актуарии; федеральный орган исполнительной власти, к компетенции которого относится осуществление функции по контролю и надзору в сфере страховой деятельности (страховые дела); объединения субъектов страхового дела, в том числе саморегулируемые организации.

Для владельцев ГТС объектом страхования выступает ответственность страхователя (владельца ГТС) по закону или в силу договорного обязательства перед третьими лицами за причинение им вреда (имеется в виду вред, причиненный жизни, здоровью или имуществу третьих лиц) в результате аварии на ГТС.

Третьи лица никогда не могут быть названы в договоре страхования конкретно, поскольку нельзя сказать заранее, кому будет выплачено страховое возмещение и в каком размере. Это определяется только при наступлении страхового случая, т.е. при причинении вреда третьим лицам. Таким образом, при страховании ответственности выгодоприобретатели (третьи лица) назначаются законом – это лица, которым причинен определенный вред в результате аварии на ГТС [2].

Суть страхования гражданской ответственности владельцев ГТС, как экономической категории страховой защиты, заключается в перераспределении ущерба, который был причинен другим физическим или юридическим лицам, между многими лицами (страховате-

лями-владельцами ГТС), иными словами – в смягчении последствий наступившего ущерба путем участия в этом убытке других лиц.

Экономическая категория страхования характеризуется следующими признаками: наличием предраспределительных условий; наличием страхового риска и критерия его оценки; формированием страхового сообщества из числа страхователей и страховщиков; сочетанием индивидуальных и групповых страховых интересов; солидарной ответственностью всех страхователей за ущерб; замкнутой раскладкой ущерба; перераспределением ущерба в пространстве и во времени; возвратностью страховых показателей; самокупаемостью страховой деятельности.

В страховом риске и в защитных мерах состоит сущность экономической категории страховой защиты. Функции страхования собственников ГТС (юридических и физических лиц), как экономической категории, заключаются в следующем:

- образование страхового фонда за счет взносов юридических и физических лиц (собственников ГТС);
- использование его для возмещения ущерба, причиненного жизни, здоровью и имуществу других физических и юридических лиц от возникновения случайных (страховых) аварий на ГТС;
- предупреждение и минимизация ущерба (предупредительная);
- соответствующая организация правовых, финансовых и экономических отношений субъектов, которые проводят действия по защите своих имущественных интересов, т.е. здесь страхование характеризуется как институт гражданского права.

Страховой фонд – это экономическая необходимость. Он представляет собой обязательный компонент любого воспроизводственного процесса (на макро-, мезо- и микроуровнях экономики), выступая в качестве экономического метода компенсации ущербов (убытков). Общественная практика выработала три основные организационные формы страхового фонда, в которых субъектами выступают государство, отдельные товаропроизводители и страховые организации. Существуют государственный централизованный страховой (резервный) фонд, резервные фонды товаропроизводителей (самострахование) и страховые фонды страховых организаций. В случае принятия закона об обязательном страховании ГТС для гидротехнических сооружений, находящихся в федеральной собственности и приносящих доход,

на наш взгляд, в качестве организационной формы страхового фонда можно принять самострахование или страховые фонды государственных страховых организаций. Средством управления страховым делом в Российской Федерации являются законодательные и нормативные акты, а средством регулирования страхования и приведения в действие его механизма служат экономические, финансовые, статистические, математические инструменты, включая методы актуарных расчетов. В реальной экономике страховой фонд диверсифицирован по видам деятельности, целевому назначению и причинам возникающих потерь. Диверсификация фондов производится в законодательном порядке с предъявлением специальных требований к их созданию и использованию. Для владельцев ГТС (юридических и физических лиц), страховой фонд диверсифицирован по виду деятельности как страхование гражданской ответственности физических и юридических лиц, владеющих опасными объектами. Целевое назначение – обеспечение имущественных интересов собственников ГТС, связанных с причинением вреда жизни, здоровью и имуществу другим юридическим и физическим лицам в случае аварии на ГТС.

Страхование, как экономическая категория, выполняет рисковую, предупредительную, сберегательную, контрольную и инвестиционную функции при страховании ГТС. Страховой риск непосредственно связан с главным назначением страхования по оказанию денежной помощи пострадавшим третьим лицам, поэтому данная функция считается основной. Предупредительная функция страхования обусловлена использованием части средств страхового фонда на уменьшение степени и последствий страхового риска, т.е. проведение предупредительных мероприятий в отношении застрахованных объектов.

При страховании ГТС особую роль будет выполнять именно предупредительная функция страхования, позволяющая обеспечить надежную работу сооружений и избежать страхового случая.

Контрольная функция выражается в контроле за строго целевым формированием и использованием средств страхового фонда.

С 2004 года функции контроля за соблюдением требований законодательства в сфере страхования и регулирования экономическим механизмом осуществляет Федеральная служба страхового надзора. Данный орган государственной власти осуществляет лицензирование страховой деятельности, проводит специальную налоговую политику,

разрабатывает методические и нормативные документы по страхованию, защищает интересы страхователей в случае банкротства или их ликвидации по другим причинам.

Следует отметить, что роль страхования как механизма защиты материальных интересов российскими гражданами еще не осознана, на страхование расходуется менее 1 % доходов (против 15-20 % в наиболее развитых странах). В отдельных экономических системах и государствах (в частности, в России) страхование выполняет свои функции неполноценно, что обусловлено политической и социально-экономической ситуацией, уровнем общественного развития, национальными традициями.

Выводы:

1. Основными признаками экономической категории страхования гидротехнических сооружений являются: страховые риски, которые оцениваются с точки зрения вероятности наступления страхового случая (аварии на ГТС) и количественной оценкой возможного ущерба (страховыми суммами); выражение ущерба в денежной форме; объективная потребность в возмещении ущерба; реализация мер по предупреждению и преодолению последствий страхового случая.

2. Основными функциями экономической категории страхования ГТС являются: формирование страхового фонда денежных средств за счет взносов юридических и физических лиц (собственников ГТС); возмещение вреда, причиненного жизни, здоровью других физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в случае аварии на ГТС; предупреждение (предупредительная функция) и ликвидация ущерба.

3. Страхование ГТС предполагает соответствующую организацию правовых, финансовых и экономических отношений тех субъектов, которые проводят действия по защите своих имущественных интересов.

ЛИТЕРАТУРА

1. Бланд, Д. Страхование: принципы и практика / сост. Д. Бланд. – М.: Финансы и статистика, 1998.

2. Щербаков, В.А. Страхование и актуарные расчеты: учебник / В.А. Щербаков, Е.В. Костяева. – М.: КНОРУС, 2007. – 312 с.

3. Федеральный закон «О безопасности гидротехнических сооружений» от 21.07.97 г. № 117-ФЗ.

4. Федеральный закон «О внесении изменений и дополнений в Закон Российской Федерации «Об организации страхового дела в Российской Федерации» и признании утратившими силу некоторых законодательных актов Российской Федерации».

УДК 626/627/001/2:626.8.001.25

ОСОБЕННОСТИ ОБСЛЕДОВАНИЙ И СОСТАВЛЕНИЯ ДЕКЛАРАЦИЙ БЕЗОПАСНОСТИ ГТС МЕЛИОРАТИВНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В.Н. Щедрин, Ю.М. Косиченко, А.В. Колганов, Е.И. Шкуланов,
Г.Л. Лобанов, А.М. Кореновский
ФГНУ «РосНИИПМ»

В водохозяйственном комплексе страны важное место занимают водохозяйственные объекты и гидротехнические сооружения мелиоративного назначения.

Средний процент износа ГТС мелиоративного назначения составляет около 50 %, аварийность на российских ГТС уже превысила среднемировой показатель в 2,5 раза. На территории ЮФО зарегистрировано более 15 тыс. ГТС и более 60 крупных каналов [1]. Согласно анализу, проведенному в работе [2], подавляющее большинство ГТС мелиоративного назначения характеризуется низкой эксплуатационной надежностью.

Гидротехнические сооружения мелиоративного назначения обеспечивают технологический процесс по созданию оптимального водного, воздушного, теплового и питательного режимов на мелиорируемых землях с целью получения стабильных урожаев сельскохозяйственной продукции.

Одной из основных задач эксплуатации гидротехнических сооружений мелиоративного назначения, как в России, так и за рубежом, является обеспечение безаварийной их работы в течение нормативного срока эксплуатации. Однако в связи с разнообразием природных условий, типов и конструкций, сложностью их взаимодействия с окружающей средой, неизбежными ошибками при их создании и другими причинами, полностью исключить опасность аварии не уда-