

Е. И. Шкуланов, А. М. Кореновский

Российский научно-исследовательский институт проблем мелиорации, Новочеркасск,
Российская Федерация

ПРОБЛЕМЫ СТРАХОВАНИЯ ГТС МЕЛИОРАТИВНОГО НАЗНАЧЕНИЯ

В статье проведен анализ наиболее проблемных вопросов страхования ГТС мелиоративного назначения. Рассмотрена существующая практика страхования гражданской ответственности за вред, причиненный в результате аварии на ГТС. Описана методика расчета тарифных ставок обязательного страхования ГТС, разработанная ФГБНУ «РосНИИПМ». Предложено обратить внимание на наиболее эффективную модель страхования – взаимострахование гражданской ответственности владельцев ГТС.

Ключевые слова: гидротехническое сооружение, гражданская ответственность, страхование, авария, оценка ущерба.

Объектом страхования гражданской ответственности ГТС (источника повышенной опасности) является имущественный интерес, связанный с обязанностью собственника этого источника в соответствии с гражданским законодательством возместить вред, причиненный третьим лицам.

В связи с отсутствием статистических данных по страховым выплатам, рискам аварий, ущербам (в денежном выражении), полученным в результате аварии на ГТС, страхование ГТС предложено относить к «другим видам страхования» в соответствии с распоряжением Росстрахнадзора от 8 июля 1993 г. № 02-03-36 [1], для которых коэффициент страхования принимается равным 0,7 (отношение средней выплаты страхователю к средней страховой сумме, т. е. этот коэффициент принимается таким же, как для автострахования).

Анализ расчетов по страхованию показал, что данный коэффициент завышен и влечет за собой повышение тарифных ставок при страховании гражданской ответственности собственников ГТС и это напрямую отражается на финансовом состоянии собственников.

Данный вопрос требует научного обоснования и проведения дальнейших исследований для установления оптимального (учитывающего интересы страхователя) страхового коэффициента. Для примера: коэффициент медицинского страхования и от несчастных случаев равен 0,3, коэффициент страхования средств наземного транс-

порта – 0,4, средств воздушного и водного транспорта – 0,6, грузов и имущества – 0,5, других видов ответственности – 0,7 и более.

Опыт страхования ГТС описан в статье А. В. Шевчука (зам. начальника управления Росводресурсы) [2]. Минприродой РФ в 2003 году были заключены договоры страхования риска гражданской ответственности при аварии на ГТС сроком на 1 год по 51 объекту. Объем взносов (страховой премии) составил 10 млн руб. Страховых случаев не состоялось. В статье также отмечается, что имеется практика страхования объектов ГТС Невско-Ладожским БВУ и ФГУ «Балтводхоз» по 500 объектам.

ФГБНУ «РосНИИПМ» рекомендует государственное страхование со специализацией по гидротехническим сооружениям и взаимное страхование ГТС с функцией превенции. Общество взаимострахования должно быть некоммерческого типа, каждый страхователь должен являться членом-пайщиком этого общества. Страховой фонд должен использоваться не только для погашения ущерба, причиненного третьим лицам в результате аварии на ГТС, но и для обеспечения безопасной и надежной работы сооружений (выполнения ремонтных работ, модернизации и т. д. – функция превенции). В настоящее время в РФ отсутствует правовая база для деятельности обществ взаимного страхования. В то же время за рубежом общества взаимного страхования являются крупными хозяйствующими субъектами регионального, национального и международного страховых рынков. При таком виде страхования страховой фонд будет работать на собственника ГТС.

Обычно страхование происходит в следующей последовательности: страхователь (собственник ГТС) платит страховщику (страховой организации) взнос в соответствии с тарифной ставкой. Тарифная ставка определяется страховой суммой. Страховая сумма – это денежное выражение вреда, который, возможно, будет причинен третьим лицам в случае аварии ГТС.

При расчете страховых сумм используется методика определения размера вреда, причиненного третьим лицам в результате аварии на ГТС, предложенная МЧС РФ (РД 03-626-03) [3]. На наш взгляд, данная методика чрезмерно усложнена тем, что требует проведения большого объема изыскательских и других видов работ на территориях, подверженных опасности. И к тому же расчет страховых сумм

по этой методике дает заоблачные значения. Этот вопрос дополнительно требует глубокого обоснования и проработки.

Следует отметить, что порядок и условия осуществления страховых выплат представляют собой очень сложную процедуру. При обращении за выплатой страхового возмещения страховщиком должно быть предоставлено множество различных документов. Признание случая страховым и определение размера выплат производятся страховщиком на основании решения судебных органов о взыскании со страхователя ущерба, причиненного третьим лицам. Пострадавшие физические и юридические лица также должны представить множество различных документов страховщику. При взаимостраховании порядок и условия осуществления страховых выплат значительно упрощаются.

В настоящее время действует Федеральный закон № 225-ФЗ от 27 июля 2010 г. «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте» [4], который непосредственно относится к гидротехническим сооружениям мелиоративного назначения. При этом анализ современного состояния, становления и развития страхования ГТС показал, что, несмотря на практическую потребность, в настоящее время пока не разработана методология страхования ГТС, отсутствуют научно обоснованные методики и практические рекомендации, способствующие эффективной реализации идеи. В частности, не разработаны научные основы обеспечения эффективности и устойчивости операций страхования ГТС, в том числе в реальных условиях информационного обеспечения, а существующие методы актуарных расчетов требуют адаптации и научного сопровождения применительно к специфике страхования ГТС. Кроме того, не разработаны механизмы организации массового страхования ГТС, отсутствует регламент страхования, нет смыслового единства толкования основных понятий страхования применительно к специфике страхования ГТС и с ее учетом и многое другое. Такое состояние проблемы объясняется, с одной стороны, ее сложностью, а с другой – начальным этапом становления страхования ГТС.

Среди основных проблем страхования можно выделить следующие:

- страховые компании не дают пояснений относительно страхования ГТС, находящихся на разных стадиях жизненного цикла сооружения, т. е. строящихся, вводимых в эксплуатацию, ремонтируемых, выводимых из эксплуатации и т. д.;

- принимаемое априори значение отношения средней выплаты к средней страховой сумме $S_b/S \geq 0,7$ явно завышено;

- коэффициент γ (зависит от гарантии страховщика, в соответствии с ним назначается коэффициент α , он в конечном итоге определяет рисковую надбавку) принимается волевым решением страховщика и четко не регламентирован;

- страховые компании принимают допущение о том, что «опустошительных событий не будет и одно событие не повлечет за собой несколько страховых случаев»;

- не учитываются прогнозируемые риски (например недополучение урожая или продукции от вынужденного простоя предприятия по причине аварии на ГТС);

- не проработан вопрос об экспертных комиссиях (численность, квалификация, принадлежность и т. д.);

- не регламентирована принадлежность страховой компании, т. е. частная или государственная;

- ГТС не страхуется как субъект имущественного права, являясь при этом объектом капитального строительства.

Последующие исследования должны быть направлены в русло дальнейшего изучения общеэкономических проблем страхования ГТС, совершенствования методологии обеспечения финансовой устойчивости страховых операций. В частности, большой интерес представляют постановка и решение задачи выбора оптимальной стратегии страхования ГТС с учетом затрат на аудит.

Список использованных источников

1 Методика расчета тарифных ставок по рисковым видам страхования: утв. распоряжением Росстрахнадзора от 8 июля 1993 г. № 02-03-36 // Гарант Эксперт 2014 [Электронный ресурс]. – НПП «Гарант-Сервис», 2014.

2 Шевчук, А. В. Вопросы страхования гражданской ответственности владельцев ГТС / А. В. Шевчук // Экономика природопользования. – 2005. – № 3. – С. 12–14.

3 Методика определения размера вреда, который может быть причинен жизни, здоровью физических лиц, имуществу физических и юридических лиц в результате аварии гидротехнического сооружения: РД 03-626-03: утв. МЧС России и Госгортехнадзором России 15.08.03 // Гарант Эксперт 2014 [Электронный ресурс]. – НПП «Гарант-Сервис», 2014.

4 Об обязательном страховании гражданской ответственности владельца опасного объекта за причинение вреда в результате аварии на опасном объекте: Федеральный закон от 27 июля 2010 г. № 225-ФЗ: по состоянию на 28 декабря 2013 г. // Гарант Эксперт 2014 [Электронный ресурс]. – НПП «Гарант-Сервис», 2014.

УДК 626/627.004.62/.63

Е. И. Шкуланов, А. М. Кореновский

Российский научно-исследовательский институт проблем мелиорации, Новочеркасск,
Российская Федерация

ФИЗИЧЕСКИЙ ИЗНОС ГИДРОТЕХНИЧЕСКИХ СООРУЖЕНИЙ: ЕГО СУЩНОСТЬ И РАСЧЕТ

В статье перечислены причины возникновения физического износа, определены основные параметры, влияющие на безопасность работы сооружений. Приведены три характерных периода физического износа в процессе цикла изменения технического состояния ГТС: период приработки, деформаций, повышенного износа; период нормальной эксплуатации; период ускоренного износа. Рекомендованы количественные и качественные критерии диагностических показателей, научно обоснованное применение которых позволит более эффективно оценивать износ и на этой основе разрабатывать рациональную планово-предупредительную систему их технического обслуживания и ремонта.

Ключевые слова: физический износ, гидротехнические сооружения, грунтовые плотины, каналы, туннели.

Для оценки износа и технического состояния гидротехнических сооружений мелиоративного назначения широко применяются визуальные и инструментальные обследования. В связи с этим возникает необходимость в установлении диагностических показателей, с помощью которых можно было бы объективно оценить физический износ и определить его количественное значение. В существующих нормативных документах этот вопрос частично проработан для гражданских и промышленных зданий. Для ГТС мелиоративного назначения диагностические показатели для оценки физического износа не разработаны.