

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

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата экономических наук

Научный руководитель

Логвинова Ирина Львовна,
доктор экономических наук, профессор

Москва - 2025

Диссертация представлена к публичному рассмотрению и защите в порядке, установленном ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» в соответствии с предоставленным правом самостоятельно присуждать ученые степени кандидата наук, ученые степени доктора наук согласно положениям пункта 3.1 статьи 4 Федерального закона от 23 августа 1996 г. № 127-ФЗ «О науке и государственной научно-технической политике».

Публичное рассмотрение и защита диссертации состоятся 25 июня 2025 г. в 10:00 часов на заседании диссертационного совета Финансового университета Д 505.001.119 по адресу: Москва, Ленинградский проспект, д. 51, корп. 1, аудитория 1001.

С диссертацией можно ознакомиться в диссертационном зале Библиотечно-информационного комплекса ФГОБУ ВО «Финансовый университет при Правительстве Российской Федерации» по адресу: 125167, Москва, Ленинградский проспект, д. 49/2, комн. 100 и на официальном сайте Финансового университета в информационно-телекоммуникационной сети «Интернет» по адресу: www.fa.ru.

Персональный состав диссертационного совета:

председатель – Кириллова Н.В., д.э.н., профессор;
ученый секретарь – Логвинова И.Л., д.э.н., профессор;

члены диссертационного совета:

Белозеров С.А., д.э.н., профессор;
Верезубова Т.А., д.э.н., профессор;
Дубова С.Е., д.э.н., профессор;
Орланюк-Малицкая Л.А., д.э.н., профессор;
Хоминич И.П., д.э.н., профессор.

Автореферат диссертации разослан 11 апреля 2025 г.

Ученый секретарь диссертационного совета
Финансового университета Д 505.001.119

И.Л. Логвинова

I Общая характеристика работы

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.

Транспортная стратегия Российской Федерации и соответствующие Национальные проекты предусматривают реализацию крупных проектов транспортного инфраструктурного строительства. Это неизбежно влечет за собой возникновение различных строительно-монтажных рисков, а также реализацию ряда таких рисков с нанесением ущерба имущественным интересам субъектов хозяйствования, участвующим в строительстве. Традиционно защититься от подобных рисков можно с помощью страхования.

Реализация масштабных транспортных проектов неизбежно связана с ростом потребности в страховании строительно-монтажных рисков. В современных условиях актуальность исследования возрастает в связи различными обстоятельствами, с которыми сталкивается страховой рынок и рынок строительства транспортной инфраструктуры.

Экономические санкции, действующие в отношении российских экономических субъектов, формируют факторы, оказывающие негативное воздействие на развитие страхового рынка: а) нежелание коммерческих страховщиков, составляющих подавляющее большинство на страховом рынке Российской Федерации, принимать на страхование имущественные интересы, которые могут пострадать в процессе осуществления строительных проектов, в связи с тем, что недостаточная проработанность методологии такого страхования и сложности с перестрахованием могут привести к значительному росту убыточности, а также из-за опасения самим попасть под экономические санкции; б) 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.

Усиление концентрации страхового рынка Российской Федерации, обусловленное постоянным сокращением числа страховщиков на этом рынке, приводит к тому, что

монопольное положение, приобретенное несколькими наиболее крупными страховщиками, снижает их заинтересованность в разработке новых страховых продуктов, в частности, для сегмента страхования строительного-монтажных рисков.

Необходимость в сохранении конфиденциальности сведений о параметрах строительства стратегически важных объектов транспортной инфраструктуры, об их финансировании, а также об участвующих в проекте строительных организациях, препятствует передаче рисков такого строительства на страхование в стороннюю страховую организацию.

В сложившихся условиях строительные организации либо страхуют свои риски по высокой цене, либо вынуждены отказаться от передачи рисков страховщику. Данные факторы негативно влияют как на деятельность каждой строительной организации, так и на экономику страны в целом.

Потребность в совершенствовании обеспечения страховой защиты от рисков, сопутствующих строительным-монтажным работам, с учетом указанных выше условий, предопределила тему данного исследования. Главной проблемой при этом является ограничение страховых емкостей коммерческих страховщиков, обусловленное экономическими санкциями. Решение проблемы 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 (на примере транспортного инфраструктурного строительства), успешность которого демонстрирует практика зарубежных стран.

Степень разработанности темы исследования. Базовые теоретические вопросы страхования подробно разработаны в трудах отечественных авторов: Архипова А.П., Ахвледиани Ю.Т., Александровой Т.Г., Белозерова С.А., Белоусовой Т.А., Гвозденко А.А., Гомелли В.Б., Дубровиной Т.А., Качаловой Е.Ш., Кирилловой Н.В., Коломина Е.В., Логвиновой И.Л., Мещеряковой О.В., Никольского П.А., Орланюк-Малицкой Л.А., Рейтмана Л.И., Рябикина В.И., Райхера В.К., Хоминич И.П., Цветковой Л.И., Цыганова А.А., Челухиной Н.Ф., Шахова В.В., Яновой С.Ю. и других.

Вопросам страхования строительного-монтажных рисков уделено внимание в работах таких российских исследователей, как Куксинский Д.В., Миллерман А.С., Рыжкин И.И.

Значительный вклад в развитие теоретических представлений о взаимном страховании внесли труды отечественных (Адонин А.С., Воблый К.Г., Гребенщиков Э.С., Дадьков В.Н., Ивашкин Е.И., Орланюк-Малицкая Л.А., Скакун С.Г., Логвинова И.Л., Турбина К.Е., Юлдашев Р.Т.) и зарубежных (Бернар К., Брук С., Грийпстра Д., Ле Куртуа О., Мохд Кассим З.А., 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, 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 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.

Задачи исследования. Для достижения данной цели поставлены и решены следующие задачи:

- 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;

- 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;

- выявить и обосновать сравнительные преимущества взаимного страхования строительного-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;

- 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;

- 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;

- 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. Содержание диссертации 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.

В качестве методов построения теоретических научных знаний в работе применялись:

- формализация, как способ определения основных закономерностей процессов, явлений, понятий, отношений и других элементов;

- аксиоматизация, как подход построения научной теории, в основу которой кладутся истинные положения;

- анализ и синтез, что позволило разделить исследуемый предмет на составляющие части для более глубокого анализа;

- абстрагирование, как способ отвлечения от каких-то свойств объекта с целью его углублённого исследования.

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; 49-50).

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; 130-136; 145):

- 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, апробация и внедрение результатов исследования.

Достоверность и обоснованность результатов, полученных в ходе 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 использована и критически осмыслена широкая и репрезентативная выборка данных, положения диссертации обоснованы как теоретически, так и с помощью расчетов, базирующихся на фактических данных.

Основные положения и результаты исследования 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» (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 компании.

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

II Основное содержание работы

В соответствии с целью и задачами исследования получены и обоснованы следующие научные результаты:

1) Обосновано, что в условиях санкционных ограничений и монополизации страхового рынка Российской Федерации предпочтительным способом увеличения страховой емкости российского страхового рынка и формирования благоприятных условий страхования строительного-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.

Выявлено, что на страховом рынке Российской Федерации повышается степень его монополизации. На долю нескольких доминирующих страховых организаций приходится значительная доля собранных премий. В результате эти страховые

организации осуществляют действия, направленные на ограничение конкуренции, в связи с этим имеют место такие негативные последствия, как высокие цены на страховые продукты, отсутствие стимулов к расширению перечня страхуемых рисков, к разработке новых страховых продуктов, наличие высоких барьеров входа для новых страховых организаций.

Определено, что способами решения указанных проблем могут быть:

- а) использование бюджетных средств и/или предоставление государственных гарантий;
- б) самострахование; в) взаимное страхование, что представлено в таблице 1.

Таблица 1 – 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 монополично высоких цен на страховые 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 монополично 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 Взаимная страховая организация может получить определенную финансовую гарантию от саморегулируемой организации, при которой она создана 2 кэптивная взаимная страховая организация 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.

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 (далее - ВСО) для страхования своих имущественных интересов. При этом все страхователи солидарно несут субсидиарную ответственность по страховым обязательствам ВСО 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 монополизации 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 с самострахованием.

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.

Строительное предприятие в процессе своей производственной деятельности сталкивается с широким спектром специфических рисков. Выявлено на примере транспортного инфраструктурного строительства, что у участников строительства имущественные интересы в значительной степени однородны, что обусловлено схожестью создаваемой продукции (транспортная сеть: дорожное полотно, тоннели, мосты, объекты организационно-сервисного обслуживания: порты, транспортные терминалы, вокзалы, станции, аэропорты и тому подобные объекты).

Российские строительные компании стремятся изыскать возможности усиления защищенности от рисков строительно-монтажных работ без усиления финансовой нагрузки. Обосновано, что данная задача может быть решена путем диверсификации методов страхования, используемых для защиты имущественных интересов субъектов хозяйствования в рамках одной отрасли экономики (транспортное инфраструктурное строительство). Под диверсификацией методов страхования понимается распределение передаваемых на страхование рисков одной организации-страхователя между коммерческими и взаимными страховыми организациями.

С целью такой диверсификации специализированным строительным организациям необходимо создать взаимную страховую организацию для страхования своих имущественных интересов. Взаимное страхование строительно-монтажных рисков в транспортном инфраструктурном строительстве не противопоставляется коммерческому страхованию тех же рисков в коммерческой страховой организации (далее – КСО). Взаимное страхование целесообразно использовать как один из методов страхования, что представлено в таблице 2. Данный метод имеет определенные преимущества по сравнению с методом коммерческого страхования, но, в то же время, взаимная страховая организация нуждается в перестраховании своих рисков в коммерческой страховой организации.

Таблица 2 – Визуализация диверсификации методов страхования на примере объекта строительства

| Объект строительства | | | | | | | | |
|----------------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|-----------------|
| Конструктив № 1 | Конструктив № 2 | Конструктив № 3 | Конструктив № 4 | Конструктив № 5 | Конструктив № 6 | Конструктив № 7 | Конструктив № 8 | Конструктив № 9 |
| Подрядчик № 1 | Подрядчик № 2 | Подрядчик № 3 | Подрядчик № 4 | Подрядчик № 5 | Подрядчик № 6 | Подрядчик № 7 | Подрядчик № 8 | Подрядчик № 9 |
| Договор № 1 | Договор № 2 | Договор № 3 | Договор № 4 | Договор № 5 | Договор № 6 | Договор № 7 | Договор № 8 | Договор № 9 |
| ВСО | КСО | ВСО | КСО | ВСО | КСО | ВСО | КСО | ВСО |

Источник: составлено автором.

Вместе с тем прослеживаются ограничительные факторы развития взаимного страхования:

- искусственное сдерживание лицензирования деятельности ВСО;
- излишние требования контрольных органов к финансовой устойчивости;
- непроработанность страхового законодательства относительно взаимного страхования: недостаточный учет специфики экономических отношений в рамках взаимного страхования в страховом законодательстве Российской Федерации.
- тенденция ограничения конкуренции на страховом рынке Российской Федерации.
- недостаточная осведомленность потребителей страховых продуктов о взаимном страховании, его принципах и преимуществах.

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.

Каждая строительная организация для защиты своих имущественных интересов от случайных, вероятных негативных событий, может объединить свои материальные ресурсы с ресурсами других строительных организаций в ВСО. Работники организаций-членов такой ВСО, хорошо знающие специфику и особенности застрахованных рисков, могут квалифицированно оценить вероятность наступления страховых случаев по таким рискам, а также разработать меры, направленные на снижение такой вероятности и минимизацию возможных потерь. Кроме того, каждый страхователь материально заинтересован в минимизации вероятности наступления страхового случая, а также размера возможного ущерба. Эти обстоятельства способствуют рациональному использованию средств ВСО.

Преимущества взаимного страхования строительно-монтажных рисков в транспортном инфраструктурном строительстве по сравнению с коммерческим страхованием состоят в следующем:

- меньший размер страховых взносов по строительному проекту благодаря отсутствию в структуре страхового взноса комиссионных вознаграждений посредникам и плановой прибыли - пример представлен в таблице 3.

- возможность уменьшения размера или отмены страховых взносов для всех или отдельных членов ВСО в случае накопления достаточного страхового фонда (важным условием реализации такой возможности являются результаты превентивной деятельности ВСО).

- индивидуальный подход к управлению риском по каждому строительному проекту. Это позволяет дифференцированно оценивать потребность в страховой защите, требуемую страховую сумму (по мере увеличения стоимости возводимого объекта в процессе строительства), детально анализировать объем и содержание превентивных

мероприятий как по каждому строительному объекту, так и по каждому этапу работ в рамках проекта.

- определение перечня рисков, принимаемых на страхование самими страхователями – членами ВСО на основании решения общего собрания этих членов или их представителей.

- сохранение конфиденциальности сведений о строительстве, а также о деятельности участвующих в проекте строительных организаций.

- возможность страхования строительно-монтажных рисков предприятий, находящихся в условиях экономических санкций - пример представлен в таблице 3.

Таблица 3 - Преимущества взаимного страхования на примере строительства Крымского моста

| Характеристика | Значение | |
|--|--|--|
| Заказчик строительства | ФКУ «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. | |
| Варианты страхования | 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.

- возможность определения размера страхового фонда исходя из тарифной, андеррайтинговой, перестраховочной, финансовой и экспертной политики ВСО, а также материальной заинтересованности каждого страхователя-члена ВСО в минимизации вероятности наступления страхового случая и объема ущерба застрахованным имущественным интересам.

- более быстрое, чем при коммерческом страховании, урегулирование убытков.

Появление взаимных страховых организаций на рынке страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства окажет положительное влияние на страховой рынок и рынок строительства транспортной инфраструктуры за счет:

- сокращения расходов строительных организаций на страхование и, следовательно, сокращения стоимости строительства транспортных инфраструктурных объектов без снижения уровня страховой защиты;

- развития конкуренции на рынке страхования Российской Федерации в сегменте страхования строительно-монтажных рисков. Взаимные и коммерческие страховые организации вступят в конкурентные отношения, что будет иметь положительное влияние на структуру рынка и его развитие;

- стимулирования добросовестного поведения строительных организаций, осуществляющих транспортное инфраструктурное строительство;

- инвестирования накопленных средств страховых резервов в инфраструктурные ценные бумаги и капитал инфраструктурных проектов.

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 на случай наступления таких рисков.

Установлено, что круг участников строительства существенно влияет на структуру и содержание необходимой страховой защиты при осуществлении строительно-монтажных работ. Выявлена взаимозависимость имущественных интересов участников строительства, представлено в таблице 4. Это является основой заинтересованности строительных компаний, осуществляющих транспортное инфраструктурное строительство, в использовании взаимного страхования для защиты своих имущественных интересов на случай наступления таких рисков.

Определены следующие модели страховых отношений между участниками строительства и страховыми организациями в рамках страхования строительно-монтажных рисков:

- страхователем является заказчик строительства.
- страхователем является генеральный подрядчик.
- страхователем является подрядчик.

- страхователями являются субподрядчики.

Таблица 4 - 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 | Факторы риска | 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 строительного-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.

5) Разработана авторская методика определения страховой суммы при страховании строительного-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 всех этапов реализации данного строительного проекта; это дает

возможность страхователю более рационально использовать финансовые средства, не отвлекая их излишние объемы из оборота.

Анализ действующих договоров страхования строительно-монтажных рисков транспортного инфраструктурного строительства показал, что на практике в отношении страхового покрытия применяется концепция «от всех рисков» с некоторыми дополнениями и исключениями, зависящими от особенностей строительного проекта. В качестве страховой суммы по техническим рискам основного производства строительной организации используется полная сметная стоимость строительного объекта, указанная в проектно-сметной документации, и существенно усредненная стоимость строительной техники, предполагаемой к участию в строительном проекте. Определенная таким образом величина распространяется на все этапы реализации строительного проекта; при этом не учитываются возможные изменения по договору строительного подряда (срок строительства, сметная стоимость), а также фактическая стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники.

Для точной и экономически обоснованной оценки страховой суммы предлагается производить расчет по следующему алгоритму. В момент заключения договора страховую сумму определять на основании плана строительства согласно проектно-сметной документации в детализации каждого года (этапа) реализации строительного проекта по формуле (1)

$$S_i = ПС_i + ОС_{ус}, \quad (1)$$

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

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

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

Каждый последующий год (этап) производить корректировку страховой суммы (с заключением дополнительного соглашения к договору страхования) с учетом фактических темпов строительства и корректировок планов строительства по формуле (2)

$$S_{ki} = ДС_i + ПС_{ki} + ОС_i, \quad (2)$$

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

$ДС_i$ – действительная стоимость строительного объекта на начало i -го года (этапа) реализации строительного проекта, руб.;

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

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

Представленный алгоритм учитывает действительную стоимость строительного объекта, стоимость оборудования строительной площадки и строительной техники, приходящиеся на конкретный год действия договора страхования, что позволяет планомерно распределить страховую сумму относительно всех этапов реализации строительного проекта.

б) Разработаны рекомендации по формированию в Российской Федерации благоприятных условий развития взаимных страховых организаций для страхования строительного-монтажных рисков.

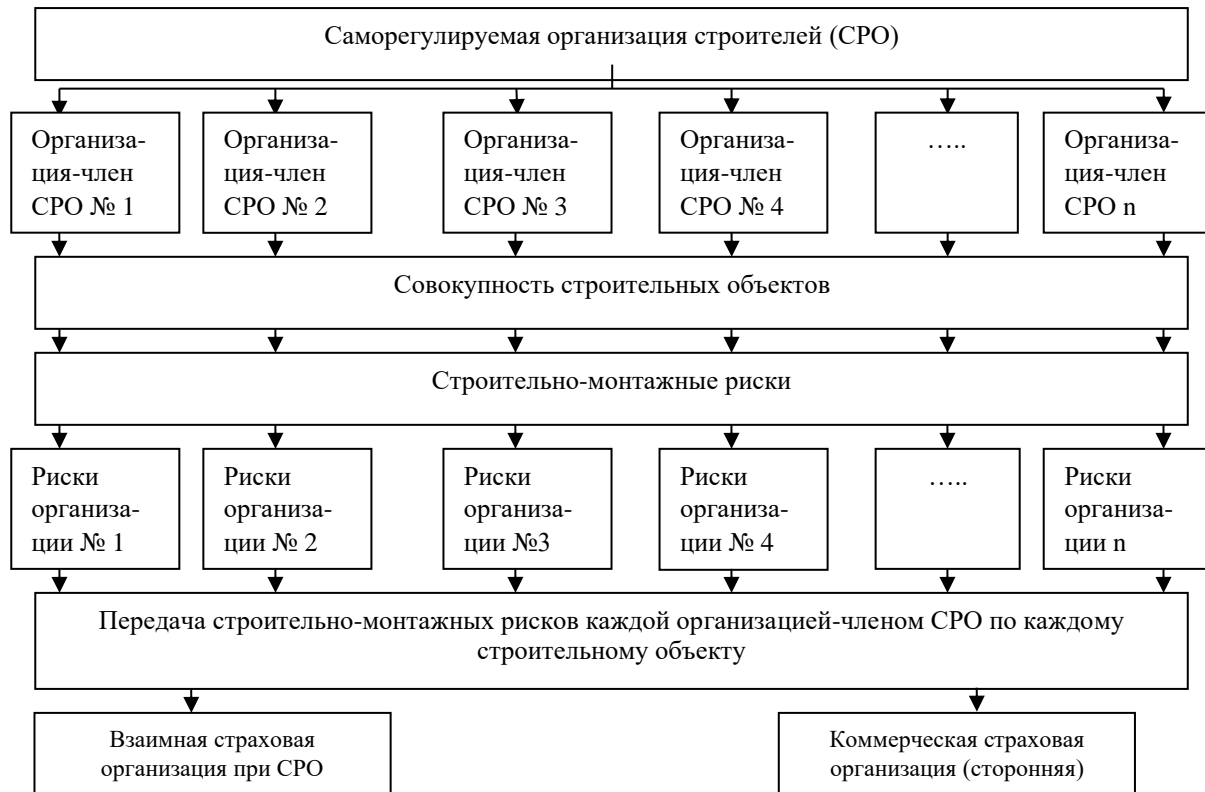
Разработаны две институциональные формы, наиболее благоприятные для развития взаимных страховых организаций: создание ВСО при саморегулируемой организации строителей (далее - СРО) (например, на базе СРО «РОДОС», СРО «СОЮЗДОРСТРОЙ», Ассоциации строителей «Строители железнодорожных комплексов») и в виде взаимной кэптивной страховой организации. Наличие уже сложившихся объединений в качестве базы для создания ВСО значительно упрощает процесс создания таких страховщиков и дает возможность оперативного привлечения для участия в них достаточного числа членов.

Схема организации страхования строительного-монтажных рисков членами СРО представлена на рисунке 1.

Возможность и целесообразность создания взаимной страховой организации при саморегулируемой организации определяется следующим:

- СРО являются наиболее распространенными объединениями в строительной отрасли. Например, Ассоциация строителей «Строители железнодорожных комплексов» насчитывает 1146 участников;

- для членов СРО характерна профессиональная, отраслевая и территориальная общность, что является определяющим при создании ВСО;
 - взаимная страховая организация, как и СРО является некоммерческой организацией;
 - деятельность СРО, как и деятельность ВСО построена на принципах взаимности.
- СРО в пределах средств компенсационных фондов несет ответственность по обязательствам своих членов.



Источник: составлено автором.

Рисунок 1 - Организация страхования строительно-монтажных рисков членами СРО

Деятельность СРО призвана гарантировать соблюдение строительными организациями необходимых регламентов и строительных норм. Помимо осуществления основных функций, она может предоставлять своим членам «клубное благо» в виде страхования строительно-монтажных рисков через ВСО при СРО. Инициатором создания ВСО может быть как сама СРО, так и группа ее участников. При этом каждый член СРО сохраняет за собой право выбора страховой организации (при СРО или сторонней). В рамках этой формы СРО предоставляет свою членскую базу, а ВСО – страховую защиту.

Возможность создания взаимных страховых организаций при холдингах обусловлена тем, что крупнейшие строительные организации в области транспортного инфраструктурного строительства являются крупными холдингами. В рамках создания взаимной кэптивной страховой организации могут быть консолидированы преимущества кэптивной страховой организации и взаимной страховой организации, что представлено в таблице 5.

Таблица 5 – Преимущества и возможности взаимной кэптивной страховой организации

| Преимущества и возможности организации | 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 |
| Большая осведомленность о специфике 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; (возможность вывести из штата специалистов, сопровождающих договоры страхования на предприятиях-страхователях, передав их функции сотрудникам страховщика) | 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.

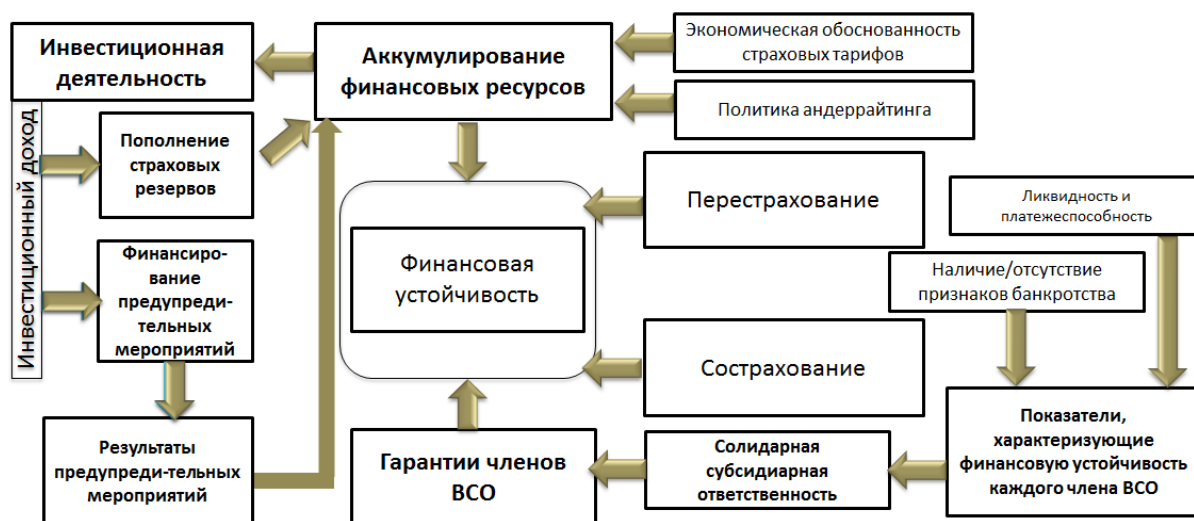
Факторы, обеспечивающие финансовую устойчивость ВСО, представлены на рисунке 2.

Формирование финансовой политики ВСО должно строиться с учетом следующих факторов:

- наличие зависимости финансового состояния ВСО от финансового состояния каждого ее члена через механизм солидарного несения субсидиарной ответственности по страховым обязательствам ВСО, что обуславливает необходимость закрепления в уставе ВСО требований к финансовому состоянию каждого члена ВСО и действий в случае несоответствия данным требованиям; использования при расчете страховой премии корректирующих коэффициентов, учитывающих надежность страхователя

(уровень кредитоспособности, финансовой устойчивости, надежности и позицию в рейтинге специализированных рейтинговых агентств);

- обязательное использование при формировании политики андеррайтинга ВСО таких способов перераспределения рисков, как перестрахование и сострахование (такой подход замедляет накопление страхового фонда ВСО, но обеспечивает плавное увеличение объемов страхового портфеля без ущерба финансовой устойчивости).



Источник: составлено автором.

Рисунок 2 - Факторы обеспечения финансовой устойчивости ВСО

III Заключение

Поставленная в исследовании цель по разработке теоретических положений и практических рекомендаций по совершенствованию организации страховой защиты от строительного-монтажных рисков на основе диверсификации методов страхования, используемых для страхования строительного-монтажных рисков, достигнута, все обозначенные задачи реализованы.

Результаты работы, в особенности разработанные формы развития взаимного страхования, имеют очевидное практическое значение с точки зрения развития инфраструктуры страхового рынка, особенно в условиях увеличения уровня концентрации страхового рынка в России и усиления экономических санкций.

Представляются перспективными дальнейшие исследования форм развития взаимного страхования, а также инструментов контроля финансовой устойчивости

российских взаимных страховых организаций, соответствующих базовым экономическим принципам взаимного страхования.

IV Список работ, опубликованных по теме диссертации

*Публикации в рецензируемых научных изданиях,
определенных ВАК при Минобрнауки России:*

1. Шерстюк, А.Е. Страхование строительно-монтажных рисков / А.Е. Шерстюк // Финансы. – 2015. – № 12. – С. 36-40. – ISSN 0869-446X.
2. 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.
3. 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.
4. Шерстюк, А.Е. Взаимные кэптивные страховые организации на рынке страхования строительно-монтажных рисков / А.Е. Шерстюк // Страховое дело. – 2017. – № 4. – С. 35-38. – ISSN 0869-7574.
5. 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.
6. 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.
7. 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.

8. 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.

9. Шерстюк, А.Е. Варианты развития страхования строительного-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.

10. 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.

Публикации в других научных изданиях:

11. Шерстюк, А.Е. Актуальные проблемы страхования строительного-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.

12. 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.

13. Шерстюк, А.Е. Развитие конкуренции на рынке страхования строительного-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.

14. Шерстюк, А.Е. Особенности страхования строительного-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.

15. Шерстюк, А.Е. 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.B. 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). (*Scopus Q2*).