

Объединенная судостроительная корпорация (ОСК) из-за западных санкций вынуждена вести свой самый дорогостоящий гражданский проект – строительство трех атомных ледоколов общей стоимостью 121 млрд руб. – без полноценной страховки. Емкость российского страхового рынка позволяет покрывать риски на сумму не более 5 млрд руб., а перестраховаться на западных рынках компания не может. По данным «Ъ», сходные проблемы со страхованием возникают у авиа- и машиностроителей, которые ориентированы на военную продукцию.

О том, что ОСК из-за западных санкций не может застраховать строительство трех атомных ледоколов мощностью 60 МВт (ЛК-60), сообщил «Интерфакс» со ссылкой на источник, знакомый с письмами главы корпорации Алексея Рахманова премьеру Дмитрию Медведеву и вице-премьеру Дмитрию Рогозину. Собеседник агентства пояснил, что «российский страховой рынок покрыть такие суммы не может». В ОСК «Ъ» подтвердили, что полностью застраховать ледоколы общей стоимостью 121 млрд руб. из-за санкций невозможно: такой объем страхования реально привлечь на западных рынках, но для попавшей в 2014 году под санкции ОСК они закрыты. Российские страховщики могут покрыть риски на сумму не более 5 млрд руб в рамках одной сделки. В ОСК говорят, что «неоднократно обращали внимание государства на проблему», а одним из вариантов является перестрахование в создаваемой Национальной перестраховочной компании.

ЛК-60 строятся на мощностях петербургского Балтзавода, заказчик – ФГУП «Атомфлот». Завод получил заказ на головной ЛК-60 в 2012 году за 36,9 млрд руб., спуск на воду запланирован на этот май, передача заказчику – на декабрь 2017 года. Еще два ледокола общей стоимостью 84,4 млрд руб. должны быть сданы в конце 2019 и 2020 годов.

Сложности со страхованием из-за санкций есть не только у ОСК, у страховщиков появились проблемы с размещением рисков санкционных клиентов еще в 2014 году. Компании не могли разместить за рубежом риски строителя моста через Керченский пролив – «Стройгазмонтажа» Аркадия Ротенберга (стоимость проекта – 211,8 млрд руб.). Также без полноценной защиты остались риски тестовых полетов боевой авиации, на них, по подсчетам страховщиков, требовалась емкость в \$60 млн. В целом вся оборонная, судостроительная и авиационная сфера оказалась под угрозой недострахования. В итоге весной 2015 года на базе страховой компании «Ростеха» «РТ-Страхование» была создана внутренняя перестраховочная емкость в \$85 млн, но и ее не хватило для охвата всех рисков. По подсчетам рынка, после введения санкций без перестраховочной защиты остались около 1,4 тыс. объектов на 1,35 трлн руб.,

перестраховочная премия по ним оценена в 8 млрд руб. В качестве решения ЦБ предложил создать НПК, ее уставный капитал составит 71 млрд руб. Впрочем, ряд источников «Ъ» в машиностроении уверяют, что сейчас «критических сложностей со страхованием техники нет». Так, источник, близкий к Объединенной авиастроительной корпорации (ОАК), уверяет, что гражданский сегмент самолетов «проблема не затронула». По его словам, страховые услуги для военной техники самостоятельно представляют российские страховщики, ОАК ничего не известно о каких-то сложностях.

Но заместитель главы СОГАЗа Николай Галушин подтверждает, что после введения санкций стало невозможно размещать риски попавших под них компаний (и целых отраслей, например ВПК) в перестрахование на рынках стран Европы, которые «являются традиционными партнерами». При этом, по его оценкам, внутренняя емкость страхового рынка РФ – около 3–5 млрд руб. в зависимости от вида и объекта страхования. Поэтому по договорам с более высокими страховыми суммами сейчас «либо предоставляется лимитированное покрытие в размере емкости российского рынка, либо происходит дополнительное размещение на рынках стран, не присоединившихся к режиму санкций». Но пока емкость на этих рынках также не удовлетворяет запросы крупных рисков. Господин Галушин добавляет, что рассматривается перестрахование на рынках Юго-Восточной Азии или Латинской Америки, но полностью заместить традиционные рынки пока не удастся. «В итоге в качестве основного варианта решения рассматривается создание НПК», – согласен топ-менеджер.

Глава агентства «Infoline-Аналитика» Михаил Бурмистров добавляет, что риски, связанные с отсутствием полного страхового покрытия дорогостоящей техники, возрастают на фоне импортозамещения. «Попавшие под санкции компании вынуждены ориентироваться на импортозамещение, но никто не может дать гарантий, что перепроектирование с учетом отечественных узлов и компонентов не приведет к сложностям», – рассуждает эксперт. По его мнению, до начала работы НПК логично зарезервировать дополнительные средства на покрытие подобных рисков.

Источник: [Коммерсантъ](#) , № 38, 09.03.16

Авторы: Кузнецова Е., Гришина Т., Попов Е.