

УДК [338.242+368]:622.3(26)

**Крюков В.А.**

## **ТЕОРИЯ И ПРАКТИКА СТРАХОВАНИЯ НЕФТЕГАЗОДОБЫЧИ НА ШЕЛЬФЕ РОССИИ**

*Статья посвящена теории и практике управления и страхования рисков при нефтегазодобыче на шельфе России, с учетом современного зарубежного опыта.*

**Ключевые слова:** нефть, газ, месторождения, добыча, шельф, страхование, риски.

Общеизвестно, что в условиях рыночной экономики государство не несет ответственности по обязательствам предприятий. Все последствия неэффективного хозяйствования целиком ложатся на собственников, администрацию и коллектив самого предприятия. Любая деятельность сопряжена с риском. Слово «риск» имеет несколько значений: возможная опасность чего-либо и действие на удачу, надежда на счастливый исход.

### **1. Специфические риски в нефтегазовой отрасли**

Функционированию нефтегазовых предприятий в рыночной среде присуще много рисков. Некоторые из них являются общими для предприятий различных отраслей, другие учитывают специфические отраслевые особенности и делятся на *чистые* риски (означают потенциальную возможность понести убыток) и *спекулятивные* риски (означают потенциальную возможность, как приобрести что-либо в результате предпринятых действий, так и потерять).

В нефтяной и газовой промышленности номенклатура рисков достаточно велика и разнообразна. Конкретно можно выделить наиболее характерные, специфические риски.

- Риск неоткрытого месторождения.
- Риск открытия нерентабельного месторождения.
- Риск, связанный с неточным определением геолого-промысловых характеристик объекта разработки (объема геологических запасов, уровня нефтегазоизвлечения, объема извлекаемых запасов, динамики добычи углеводородов и т.д.).
- Риск, связанный с завершением проекта.
- Риск, связанный условиями рынка сбыта нефти, газа, нефтепродуктов.
- Риск, обусловленный профессиональными и инвестиционными возможностями участников проекта.
- Риск, вызванный повышенной вероятностью возникновения форс-мажорных ситуаций.

В различных публикациях, посвященных вопросам рисков нефтяной и газовой промышленности, приводится классификация специфических отраслевых рисков для трех стадий геолого-разведочных работ: стадии поисков, стадии разведки и стадии разработки [Проектное финансирование..., 2004]. В табл. 1. представлена предлагаемая классификация специфических рисков, разработанная на основе проведенных исследований и с учетом [Проектное финансирование..., 2004].

Таблица 1

**Классификация специфических рисков проектных решений в нефтяной и газовой промышленности**

Признак классификации	Виды рисков
1. Стадия поисков	Риск не открытия месторождения Риск открытия нерентабельного месторождения
2. Стадия разведки	Риск не подтверждаемости числовых характеристик месторождений
3. Стадия разработки	Риск потерь, вызываемых неточным определением объема запасов и коэффициентов нефтегазоизвлечения. Риск строительства скважин с низкими качественными характеристиками. Риск, вызываемый изменениями условий рынка сбыта нефти и газа, снижение качества продуктов их переработки Риск возникновения форс-мажорных ситуаций
4. Стадия транспорта нефти, газа, конденсата	Риски технологические (отказы в работе оборудования) и прочие
5. Стадия переработки нефти, газа, конденсата	Риски технологические (отказы в работе установок по переработке сырья) и прочие

Необходимо отметить, что любая классификация рисков условна, так как достаточно сложно провести четкую границу между отдельными их видами. Ряд рисков находится во взаимосвязи (коррелирован между собой), изменения в одном виде риски вызывают изменения в другом, что влияет на результаты конечной деятельности.

Вызывает удивление, как часто нефтяные компании концентрируют свои риски на структурах определенного типа, в которые они верят или те, по которым, по их мнению, у них накоплены определенные знания.

Наибольшим геологическим риском отличаются, как правило, новые районы с высокими затратами на разведку и неопределенным коэффициентом успешности. Компании, акцентирующие свою инвестиционную политику на таких территориях, как правило, очень подвержены спадам интереса к нефтяной промышленности при снижении цен на нефть или

же в тех случаях, когда политическая ситуация весьма неопределённая, а также когда следует серия неудачных результатов проведения поиско-разведочных работ.

## 2. Управление риском и его анализ

Задача управления состоит в том, чтобы распознать, проанализировать и взять под контроль тот риск, который может угрожать финансовому положению предприятия. На стадии анализа риска дается оценка вероятности (частоты) наступления опасности, прогнозирование вероятности потерь и исходя из этого определение их стоимостной величины. Решающим элементом управления рисками является их страхование (по существу – передача рисков страховой компании).

Математической основой страхования является закон больших чисел. Суть его на языке страхования состоит в том, что, объединяя в один портфель большое количество однородных по природе, одинаковых по размерам и независимых рисков, можно добиться того, что реальный размер ущерба в результате наступления страховых случаев будет близок к ожидаемому. Выполняют эту работу *актуарии* – специалисты–математики, которые оценивают величину страховых тарифов и надежность страховщика на основании статистической информации и математических методик, основанных на теории вероятностей и математической статистики.

Для целей страховой оценки также используются преимущественно статистические данные и в первую очередь сведения самого предпринимателя из независимых источников по аналогичным объектам или отрасли.

В качестве примера в табл. 2 можно рассмотреть математически рассчитанную вероятность возникновения аварийной ситуации на морских буровых платформах.

Таблица 2

### Математическая вероятность возникновения аварийной ситуации на морских буровых платформах

Периодичность для одной платформы	Выбросы	Пожары	Гибель людей
30 лет	0,007	0,012	0,026
Один год	$2,33 \times 10^{-4}$	$4 \times 10^{-4}$	$8,6 \times 10^{-4}$
10 тыс. лет	2,3	4	8,6

А также статистические наблюдения: например, в 1999 г. на нефтяном месторождении Ронкадор у берегов Бразилии в 200 км от берега была установлена крупнейшая в мире платформа Р-36 для добычи нефти и газа с глубины 1400 метров. Пятнадцатого марта 2001 г. на Р-36 произошел взрыв, приведший к гибели 10 нефтяников. В результате дальнейшей

серии взрывов платформа высотой в 40-этажный дом получила значительные повреждения, на ней оборвалась часть крепежных конструкций, и она сильно накренилась. Спасатели боролись за ее жизнь, закачивая в специальные поплавки азот и сжатый воздух. Однако, несмотря на все усилия, нефтяная платформа погружалась в воду, причем угол её наклона постоянно увеличивался. 20 марта платформа в течение нескольких минут затонула на глубине 1350 м. В её трубопроводах и танкерах находилось около 1,5 млн. т нефти. Гибель платформы обошлась бразильской государственной нефтяной компании Petrobras в \$356 млн. Страховые компании произвели выплаты и частично покрыли убыток. Всего Petrobras располагает 98 морскими буровыми платформами, 75 из которых стационарные и 23 - плавающие.

В ежегодном обзоре, публикуемом Global Marine, отмечается, что сегодня в мире работает около 750 плавучих установок для морского бурения, и степень эксплуатационной опасности постоянно возрастает. В связи с чем, по данным Морского Регистра, темпы списания полупогружных установок возрастают после 18 лет эксплуатации – пять из шести установок списываются, не достигнув 27 лет эксплуатации. Самоподъемные установки служат дольше: темпы списания возрастают после 19 лет эксплуатации, и пять из шести установок списываются по достижении 33 лет работы. В настоящее время более 34 % существующего парка имеет возраст 21 год и более, в том числе 27 самоподъемных, 18 полупогружных установок и два буровых судна находятся в эксплуатации более 26 лет, а 88 самоподъемных установок, 53 полупогружных и 11 буровых судов в мире имеют срок службы от 21 до 25 лет. Отечественные специалисты в области нефтегазовой промышленности, к сожалению, еще не располагают отработанной технологией и необходимыми техническими средствами для организации в широких масштабах морских буровых и эксплуатационных работ, особенно в арктических условиях. Эти обстоятельства требуют проведения поиска новых решений контролирования риска и внедрения практики страховой защиты.

### **3. Способы контролирования риска**

Таких способов существует четыре, различающиеся по степени финансовых затрат.

#### ***Страховой:***

- самострахование, то есть оставление рисков на своей ответственности, путем формирования специального фонда для оплаты возможных убытков;
- страхование у «зависимого» страховщика, то есть в отраслевой или так называемой «кэптивной» (captive) или «карманной» страховой компании;

– взаимное страхование совместно с другими юридическими лицами, связанными между собой единой сферой деятельности путем формирования обществ взаимного страхования;

– страхование у независимого страховщика на свободном рынке.

***Юридический:***

– введение в текст договоров, торговых контрактов и пр. специальных оговорок, уменьшающих собственную ответственность при наступлении неблагоприятных событий или передающих риск контрагенту.

***Организационно-технический:***

– проведение мероприятий по усилению сохранности сооружений, защиты зданий;

– усиление охраны, установка различных систем контроля, оповещения;

– соответствующее обучение и тренировка персонала;

***Финансовый:***

– получение кредитов и займов у независимых коммерческих организаций для компенсации понесенных убытков и на восстановление производства;

– получение государственных дотаций и компенсаций из бюджета.

*Самострахование* предполагает, что каждое отдельно взятое предприятие будет накапливать необходимые материальные средства, которые смогли бы перекрыть возможный ущерб, не прерывая надолго его нормального функционирования. При такой форме создания страхового фонда нельзя полностью достигнуть поставленной задачи:

- во-первых, невозможно заранее предвидеть ни момента наступления страхового случая, ни его последствия, следовательно, нельзя точно рассчитать время, достаточное для создания такого фонда.

- во-вторых, фонд, созданный для компенсации ущерба должен быть равен стоимости всех основных и оборотных средств предприятия, что экономически бессмысленно, так как средства фонда окажутся замороженными, выбывшими из оборота или же, наоборот, в силу каких-либо обстоятельств, они будут использованы не по назначению и в нужный момент их не окажется в наличии.

*Общества взаимного страхования* являются некоммерческими организациями, формируемые не профессиональными страховщиками, а отдельными владельцами имущества или имущественных интересов. Члены-участники заключают договор о создании общего имущественного страхового фонда, из которого возмещаются убытки. Возникающие у того или иного участника, то есть в случае гибели или повреждения имущества одного из

членов общества, его ущерб распределяется между всеми участниками, чаще всего в пропорции к стоимости вложенного в предприятие средств каждого из участников.

Основным недостатком данной формы является то, что в случае нехватки средств фонда для возмещения убытка все участники вынуждены вносить дополнительные взносы для покрытия образовавшегося дефицита.

Другим недостатком является высокий размер страховых взносов, так как в обществах конкуренция оказывает гораздо меньшее влияние на размер тарифных ставок, чем в сфере коммерческого страхования, и к тому же размер взносов определяется не только спросом и предложением, сколько необходимостью уравновесить доходы и расходы общества.

Кроме того, в ст. 968 гражданского кодекса РФ указано, что особенности правового положения общества взаимного страхования и условия их деятельности определяются в соответствии с законом о взаимном страховании. Пока в РФ такого законодательного акта нет.

*Страхование в отраслевой компании* (captive) является разновидностью самострахования. Отраслевая страховая компания («СОГАЗ» - «Газпром», «Нефтеполис» - «Транснефть», «ИФК КапиталЪ» - «Лукойла», СО «Сургутнефтегаза», «Росгосстрах» - ФГ «Тройка Диалог») как правило, создается крупным предприятием или группой таковых для страхового обслуживания своих интересов и нередко является подразделением или филиалом головной компании. Преимуществами данного страхования являются получение более широкого страхового покрытия по сравнению с предлагаемым на рынке и более низкие ставки. Для получения налоговых льгот «кэптивы» зачастую регистрируют в оффшорных зонах. С правовой точки зрения они являются обычными страховыми компаниями.

*Страхование у независимого страховщика* позволяет выбрать наиболее оптимальные условия из имеющихся на рынке за минимальную цену.

#### **4. Недропользователи как субъекты страхового права**

По договору страхования (Contract of Insurance), одна из сторон – страховщик (insurer) за обусловленное вознаграждение – страховой взнос (insurance premium), обязуется возместить другой стороне – страхователю (insured) - (подрядная компания в нефтегазодобыче, ущерб полученный в результате наступления заранее оговоренного страхового события (insured event).

## 5. Элементы страхового права в нефтегазодобыче на шельфе

В российском страховом праве страховой интерес определяется как *объект страхования*. В соответствии с положениями главы 48 Гражданского кодекса РФ, в имущественном страховании, при страховании ответственности, объектом страхования (страховым интересом) являются имущественные интересы страхователя, связанные с владением, пользованием, распоряжением имущества, жизнью и здоровьем персонала и возмещением причиненного им вреда третьим лицам. Страховой интерес – обязательный элемент страховых отношений, отсутствие которого делает договор страхования недействительным на основании статьи 168 ГК РФ, так как в этом случае договор не соответствует положениям Федерального закона № 157-ФЗ от 31 декабря 1997 г. «Об организации страхового дела в РФ» или на других основаниях, предусмотренных ГК РФ.

На основании ст. 929 ГК РФ применительно к *морской шельфовой добыче нефти и газа* специфические виды страхования могут выглядеть следующим образом:

- страхование морских передвижных платформ (как водного средства) и ее имущества (ст. 930);
- страхование риска (ст. 931) ответственности по обязательствам, возникающим вследствие причинения вреда имуществу, жизни и здоровью персонала платформы;
- страхование ответственности по хозяйственным договорам (ст. 932);
- страхование основного предпринимательского риска (ст. 933) по проекту в целом.

## 6. Определение страховой стоимости - важная часть страхования

*Страховой стоимостью* называется денежная оценка страхового интереса. Законодательство и судебная практика многих стран считают недопустимым заключение договора страхования на сумму, превышающую действительную стоимость имущества, а при страховании ответственности страховой стоимостью является *лимит ответственности*. Действительная страховая стоимость определяется на основании документов бухгалтерского учета, с учетом списания амортизации и естественных сроков старения оборудования.

## 7. Страховой риск – категория юридическая

В соответствии со ст. 9 вышеупомянутого Федерального закона *страховым риском* является предполагаемое событие, вредоносное действие которого может повлечь за собой умаление или утрату имущественных интересов. Событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности его наступления.

Страхование распространяется только на страхуемые риски, то есть те, которые можно измерить в финансовом отношении с точки зрения количественных размеров возможного ущерба и вероятности наступления страхового случая.

Для того, чтобы риск можно было застраховать, он должен соответствовать следующим

**10 критериям:**

- риск должен быть *возможным*;
- риск должен носить *случайный характер*;
- факт наступления страхового случая *неизвестен во времени и пространстве*;
- случайное проявление конкретного риска следует соотносить с однородной совокупностью схожих рисков, чтобы по отношению к нему был применим закон больших чисел;
- последствия риска должны быть *объективно измеримы*, и иметь финансовое выражение;
- наступление страхового случая, выраженное в реализации риска, не должно находиться в *причинно-следственной связи* с действиями страхователя или иного заинтересованного лица, имеющего страховой интерес (выгодоприобретателя);
- риск не должен быть *спекулятивным* (хотя частично и спекулятивный риск может покрываться страхованием, например, при страховании кредитов);
- риск преимущественно должен быть *субъективным* (конкретным), то есть носить своего рода личный характер, как в отношении источника, так и последствий (в противоположность – у рисков, связанных со стихийными событиями, а также у «военных рисков» причины обезличены, а последствия масштабны. Ответственность за них несет общество в целом в лице органов власти, которые и представляют компенсацию пострадавшим, например, в случае наводнения или землетрясения);
- страховое событие не должно иметь размеры *катастрофического бедствия*;
- страховая защита от рисков должна проводиться в *общественных интересах*.

## **8. Страховой случай - предмет судебного признания**

Наступление неблагоприятных последствий в результате обусловленных в договоре страхования событий получили названия *страхового случая*.

В соответствии с п.2 ст.9 Федерального закона «Об организации страхового дела в РФ» страховым случаем является совершившееся события, предусмотренное договором страхования или законом, с наступлением которого возникает обязанность страховщика произвести страховую выплату страхователю, застрахованному лицу, выгодоприобретателю и

иным третьим лицам. Страховой случай имеет место тогда, когда причиной убытков послужили опасности и случайности, предусмотренные в договоре. Событие, рассматриваемое в качестве страхового риска, должно обладать признаками вероятности и случайности его наступления. Очень часто это признание требует доказательства в суде. Это и понятно: сущность страхования состоит в возмещении возможных, но неизбежных убытков. Вот почему неизбежные убытки страхованием не покрываются. Страхованием не признаются и убытки, вероятность которых приближается к неизбежности.

### **9. Размер страховой премия**

В качестве вознаграждения страховщика за принятие страховых рисков выступает страховая премия. Ее размер определяется страховщиком в зависимости от многих факторов, например, объема предоставляемого покрытия, оценки рисков и т.д. Договором страхования может быть предусмотрено внесение страховой премии в рассрочку – страховыми взносами. До уплаты премии договор страхования не вступает в силу

### **10. Нормы договора страхования**

С точки зрения права договор страхования является двусторонним, возмездным и консенсуальным. Как правило, в качестве оферента выступает страховщик, а страхователь дает свой акцепт путем подписания стандартной формы, либо посредством уплаты страховой премии (взноса).

Обязательным является добросовестное информирование сторон (принцип «наивысшего доверия сторон» - «*uberrimae fidei*», принцип впервые применен при страховании в Англии, ещё в 1766 г.) о всех известных или существенных фактах, могущих повлиять на условия заключаемого договора. В первую очередь такая обязанность возлагается на страхователя, так как суждение страховщика о степени риска и его согласие на заключение договора страхования базируется на информации, предоставляемой страхователем. Не соблюдение данного принципа дает основание страховщику требовать признания договора недействительным с момента его заключения (сокрытие каких-либо обстоятельств считается мошенничеством, и, следовательно, договор страхования является ничтожным).

### **11. Причинно-следственная связь при страховании**

Выплата страхового возмещения возможна лишь при наличии причинно-следственной связи между страховыми рисками и страховым случаем: любой ущерб в результате очевидных и необходимых действий по предотвращению страхуемых событий покрывается страховым полисом. По этой причине «понесенными убытками» признаются и расходы,

которые страхователь или выгоприобретатель произвел для восстановления нарушенного права, утрату или повреждение его имущества (реальный ущерб), а также недополученные доходы, которые он получил бы при обычных условиях гражданского оборота, если бы его право не было нарушено.

## 12. Существенные условия договора страхования

При заключении договора страхования страхователь обязан сообщить страховщику известные ему обстоятельства, имеющие существенное значение для определения вероятности наступления страхового случая и размера возможных убытков. *Существенными* признаются обстоятельства, определенно оговоренные страховщиком в стандартной форме договора страхования (страхового полиса) или в его письменном запросе.

## 13. Ситуация с правилами страхования с учетом особенностей в Российской Федерации

В Российской Федерации нет единых правил страхования по видам страхования. Каждая страховая компания сама определяет объем ответственности и условия страхования, которые должны соответствовать текущему законодательству. Страховая деятельность подлежит обязательному лицензированию, поэтому каждое страхование индивидуально, но должно соответствовать общим условиям действительности сделок, предусмотренным гражданским законодательством:

- определение круга субъектов страхования и ограничения по заключению договора страхования;
- определение объектов страхования;
- определение перечня страховых случаев, при наступлении которых возникает ответственность страховщика по страховым выплатам;
- страховые тарифы;
- определение сроков страхования;
- порядок заключения договоров страхования и уплаты страховых взносов;
- взаимные обязательства сторон по страховому договору;
- возможные случаи отказа в выплате по договорам страхования;
- порядок рассмотрения претензий по договору страхования

Все работы, связанные с недропользованием на шельфе относятся к категории морской юрисдикции, должны соответствовать требованиям *Российского морского регистра судоходства* (РМРС) на предмет безопасного мореплавания, ведения работ и обязательному морскому страхованию (подзаконные акты РФ), которое имеет свои «особенности»,

связанные с морскими принципами и правилами поведения на море. Морская разведка и добыча энергоносителей требует безупречно отлаженной системы защиты от возможных рисков.

В Российской Федерации морское страхование регулируется Законом РФ «Об организации страхового дела в РФ», главой 48 Гражданского кодекса РФ и главой XII Кодекса Торгового Мореплавания (КТМ).

Объектом морского страхования согласно ст. 196 КТМ может быть «всякий, связанный с мореплаванием имущественный интерес».

Согласно ст. 194 главы XII «Договор морского страхования» Кодекса Торгового Мореплавания говорится, что «по договору морского страхования страховая компания (страховщик) обязуется за обусловленную плату (страховую премию) при наступлении предусмотренных в договоре опасностей или случайностей (страховой случай), которым подвергается судно(плавающее средство) или груз(оборудование), возместить страхователю или иному лицу, в пользу которого заключен договор, понесенный ущерб».

Согласно ст. 211 страховщик не отвечает за убытки, произошедшие вследствие умысла или грубой неосторожности страхователя, отправителя груза (оборудования), его получателя, а также их представителей. Кроме того, в ст. 212, говорится, что «при страховании судна страховщик не отвечает также за убытки, произошедшие вследствие того, что судно (платформа) было отправлено в немореходном состоянии, если только данное состояние судна (платформы) не было вызвано его скрытыми недостатками. Страховщик также не будет отвечать за убытки, произошедшие вследствие ветхости судна (платформы) и его принадлежностей, их изношенности от времени или обычного пользования, а равно за убытки, возникшие вследствие погрузки, с ведома страхователя или его представителя, но без ведома страховщика, веществ и предметов, опасных в отношении взрыва и самовозгорания».

В соответствии со ст. 215 и ст.216 Кодекса Торгового мореплавания страховщик не отвечает за убытки, произошедшие вследствие:

- ядерного взрыва, воздействия радиации или радиоактивного заражения;
- всякого рода военных действий или мероприятий и их последствий, захвата, пиратских действий;
- народных волнений и забастовок;
- конфискации, реквизиции, ареста или уничтожения судна или грузов по требованию военных или гражданских властей.

#### 14. Оценка риска для решения о морском страховании

Риски, возникающие при бурении и эксплуатации скважин на море, не могут быть сведены к нулю только в результате проведения превентивных мероприятий, что должно означать их повсеместную страховую защиту.

Для решения вопроса о принятии на страхование от заявителя требуется представление следующих минимальных сведений:

- полное наименование и юридический адрес заявителя (страхователя);
- наименование судна (платформы), его тип и класс, регистр и флаг;
- год и место постройки;
- дата последнего ремонта;
- дата последнего освидетельствования;
- дата следующего освидетельствования;
- акт сюрвейерского осмотра;
- брутто-регистрационный тоннаж и дедвейт;
- информация по плавсредству - длина, ширина, осадка, автономность и т.д.;
- сведения об экипаже;
- порт приписки;
- ледовый район плавания;
- данные о предыдущих убытках за последние 5 лет;
- было ли данное плавсредство застраховано ранее, какой тип страхового покрытия требуется;
- требуемый период страхования.

Страхование нефтегазодобычи на шельфе и в арктической зоне в особенности, требует большого страхового покрытия (в целом только проект по Штокмановскому месторождению эквивалентен \$25 млрд. затрат на обустройство), но не каждая страховая компания обладает достаточными средствами для принятия на собственное удержание большого лимита ответственности. Договора страхования на такие большие суммы (возможные выплаты) оформляются за счет «*страховых пулов*» - клубов взаимного страхования, между членами которых действует соглашение о перестраховании, то есть имеет место своеобразный перестраховочный пул. В настоящее время в мире действует около 70 клубов взаимного страхования, 17 из них наиболее крупные, к ним в частности относятся: American Steamship Owners Mutual Protection and Indemnity Association, The Britannia Steam Ship Insurance и др. На территории Российской Федерации действует международный «ТТ Club-transport

insurance plus», членами которого являются некоторые российские страховые компании – «СОГАЗ», «OSLO Marine». Членами клубов взаимного страхования страхуется примерно 90 % мирового торгового морского тоннажа в части ответственности перед третьими лицами. Руководят такими пулами специализированные Фирмы-распорядители, в состав которых входят управляющие, являющиеся высококвалифицированными специалистами в области морского права, страхования на море, наделенные широкими полномочиями по расследованию обстоятельств каждого конкретного страхового случая.

При наступлении страхового случая страхователь должен сообщить клубу или его агентам о происшествии, а при предъявлении к нему претензий, предоставить аварийные сертификаты, акты экспертизы, оправдательные расчеты и другие претензионные документы. Возникающие претензии урегулируются клубами с помощью широкой сети корреспондентов и рассматриваются арбитражными судами.

Приведем некоторые конкретные морские страховые риски – ответственность по общей аварии платформы, ответственность за гибель и повреждение имущества, за загрязнение нефтью и другими веществами, за удаление остатков кораблекрушения, ответственность за транспортируемый груз, его гибель, повреждение, повреждение пирса, причальной стенки на платформе, приспособления для погрузки и выгрузки оборудования, плавучего крана, лихтера и т.д.

Для владельца платформы имеет значение страхование доли платформы (судна) по общей аварии, то есть взносов, причитающихся по общей аварии в части не покрываемой страхования по полисам каско. Общей аварией (general average) в морском страховании признаются убытки, понесенные вследствие произведенных намеренно и разумно чрезвычайных расходов или пожертвований в целях спасания платформы (судна), оборудования на ней от общей для них опасности. Общая авария распределяется между платформой (судном), арендной (фрахтовой) стоимостью и оборудованием соразмерно их стоимости. Так возмещается причитающаяся доля застрахованного судна (платформы) по общей аварии, специальные расходы или расходы по спасанию, не покрываемые по договорам страхования каско по причине того, что расчет контрибуции платформы (судна) по общей аварии или спасанию основывается на фактической стоимости платформы, которая превышает страховую сумму по договору страхования КАСКО данной платформы (судна). Другими словами, потребность в этом страховании может появиться при том условии, когда у владельца платформы, взносы которого по общей аварии застрахованы по полису КАСКО у традиционных страховщиков, возникает опасение, что стоимость платформы может быть

определена диспашером для целей распределения общеаварийных пожертвований и расходов в сумме, превышающей страховую сумму по полису КАСКО.

Страхованием будет покрываться и ответственность владельца платформы за выплату специальной компенсации спасателям в связи с проделанной работой или мерами, принятыми по предотвращению либо уменьшению ущерба окружающей среде, но только в тех случаях, если эти обязательства:

- возлагаются на владельца платформы либо принимаются на себя владельцем по условиям стандартной формы «Соглашения о спасании», одобренной директорами клуба (в настоящее время это стандартная форма спасательного соглашения Ллойда (LOF-Lloyd's Open Form) от 1990 г.;

- не оплачиваются стороной, имеющей интерес в спасаемой собственности;

В связи с признанием принципов морского страхования в деятельности на шельфе, кроме вышеперечисленных рисков возможно также страхование расходов страхователя:

- понесенных владельцем платформы по расследованию обстоятельств гибели платформы (судна) или катастрофы с его участием;

- по защите иска в суде;

- связанных с эксплуатацией застрахованных судов

- по предотвращению и уменьшению ущерба, разумно произведенные страхователем во время или после аварии, включая понесенные владельцем платформы судебные издержки.

В настоящее время в России не существует ни одной государственной страховой компании, несмотря на оставшиеся прежние названия, типа «Росгосстрах», «Ингосстрах» или «Государственная страховая компания «Югория» (в данной компании под названием «государственная» скрывается статус учредителя – муниципального образования ХМАО). Все страховые компании и старые и новые - акционированы, государство лишь оставило себе контроль за их деятельность, который осуществляется под эгидой Министерства Финансов Российской Федерации («Росстрахнадзор»). Тем более, риски государства ни одна частная страховая компания принять на себя не сможет, т.к. деятельность государства носит разнонаправленный характер – помимо экономических выгод оно может преследовать социальные и внешнеполитические, которые подвержены огромным затратам, рискам не возврата капвложений и т.д.

В российском законодательстве по страхованию действует Классификатор страховых продуктов, который и будет применяться для страхования работ по нефтегазодобычи на шельфе:

- 05 Страхование транспортировки грузов (любого оборудования);
- 07 Страхование имущества предприятий;
- 10 Страхование строительно-монтажных работ;
- 11 Страхование неисполнения договорных обязательств;
- 13 Страхование газо-, нефте- и продукто- проводов;
- 14 Страхование банковских ссуд;
- 15 Страхование инвестиций;
- 16 Страхование предприятий-источников повышенной опасности;
- 18 Страхование профессиональной ответственности строителей;
- 29 Страхование водного транспорта («каска»)- судна (платформы);
- 32 Страхование инженерных сетей;
- 38 Страхование ответственности при осуществлении работ в области недропользования (только в части нанесения вреда «третьим» лицам);
- 86 Страхование буровых работ (скважин) (только в части «выхода» скважины из-под контроля),

а также рисков экологии, ядерных рисков и многих других, включая всевозможные виды социального страхования, связанные с «человеческим» фактором (ОМС, ДМС, ПО и т.д.). Некоторые из них по законам и подзаконным актам РФ являются обязательными видами страхования (опять же - «морское» страхование). Весьма своеобразны правила перевозки грузов (оборудования) на море – в соответствии со сложившимися на морском транспорте обычаями делового оборота – Инкотермс, объем страхового покрытия происходит с учетом условий Института лондонских страховщиков по страхованию грузов (сейчас это Institute Cargo Clauses, вариант «С»), согласно которому в договорах на условиях КАФ, ФОБ, ФАС о страховании груза (оборудования) должен заботиться получатель груза, а в сделках СИФ – поставщик, в связи с чем затраты на страхование включаются в стоимость морской доставки груза (оборудования). Однако как видно, из вышеприведенного списка, **специфического страхования «геологических» рисков (подтверждаемости прогнозов, открытия месторождений) вообще не существует.**

По существующим страховым продуктам правила, условия и тарифные ставки (ориентировочные) утверждает Департамент страхового надзора Министерства Финансов РФ, поэтому каждое страхование рассчитывается у страховщика «строго индивидуально», с учетом специфики и особенностей. Иллюстрация может быть продемонстрирована только на конкретной ситуации разрабатываемого проекта, так как процесс страхования носит

коммерческий характер и согласно ст. 946 ГК РФ является тайной 2-х сторон страхового договора.

Освоение морских месторождений на шельфе осуществляется в несколько этапов, на каждом из которых свой морской нефтегазовый комплекс (МНГК). Особенностью МНГК является большое разнообразие входящих в их состав сооружений, судов и плавучих технических средств. Например, сооружения для разведки и разработки морского нефтегазового месторождения включают в себя: искусственные острова, дамбы, эстакады, буровые установки, буровые платформы, которые (за рамками этой статьи) можно классифицировать еще глубже. Все объекты МНГК относятся к техногенным объектам высокого уровня технического и экологического риска и представляют собой высокую опасность для людей, морских экосистем. Наиболее распространенные их разновидности: пожары и взрывы, аварийное фонтанирование при бурении и эксплуатации скважин, аварии на морских нефтехранилищах и на маршрутах следования морских транспортных средств, при погрузке и выгрузке УВС на морские транспортные средства, разрушение подводных нефте- и газо- проводов. Каждая такая опасность принимается на страховую защиту по индивидуальным критериям. Следует иметь в виду, что строительство газовых скважин является более опасным видом работ, по сравнению со строительством нефтяных скважин и, соответственно, страховые расходы по страхованию платформ, с которых ведется добыча газа, будут выше на 10%.

### **15. Страхование по глобальному полису**

Транснациональные нефтегазодобывающие корпорации (ТНК) ведущие морскую нефтегазодобычу, такие как, например, BP, Norsk Hydro, Royal Dutch Shell, Total, Exxon Mobil Corp. и др., уже давно играют ведущую роль в мировой экономике. Естественно каждая из них пользуется страховой защитой. Однако в силу своей специфики страхование Транснациональных корпораций имеет ряд особенностей. В первую очередь любая ТНК характеризуется наличием разветвленной сети отделений, филиалов, представительств, дочерних компаний и совместных предприятий, которые разбросаны по странам и континентам. Их количество может достигать до нескольких десятков. Такую организационную структуру из российских компаний имеют ОАО «Газпром», «Роснефть», «Лукойл», «ТНК–BP». Многие отделения зарегистрированы и работают в соответствии с требованиями местного законодательства, которое в каждой стране имеет свои нюансы. Ясно, что управление такой сетью весьма затруднительно. Например, только

местонахождения головного офиса и отделений в разных часовых поясах создает массу проблем.

Проблемы со страхованием транснациональных компаний заключаются в следующем:

1) существующие в некоторых странах юридические ограничения, касающиеся невозможности выдачи страховых полисов иностранными компаниями или лимитирующие объем и размер страхового покрытия;

2) трудности с поиском надежных и профессиональных местных компаний, а также их непризнание на мировом рынке или их недостаточная финансовая устойчивость;

3) ограниченная емкость некоторых местных страховых рынков, не позволяющая полностью разместить риск;

4) необходимость контроля над десятками различных страховых полисов, имеющих разные сроки, лимиты и нередко оформленных на разных языках.

Поэтому возникла потребность в разработке особой страховой программы, которая представляла бы адекватную страховую защиту для транснациональной компании с учетом их специфики. Такая программа называется «глобальной», или основной. Она разрабатывается головным офисом ТНК для всех своих отделений, филиалов, представительств, дочерних компаний и совместных предприятий. Естественно, что представить такую страховую программу имеет возможность только крупная транснациональная страховая компания или группа, имеющая почти такую же разветвленную сеть отделений и дочерних компаний.

Суть «глобальной» программы состоит в том, что для головного офиса транснациональной компании страховая компания, расположенная в той же стране и обычно называемая «лидером», готовит специальный, или «манускриптный полис», который включает в себя различные виды страхового покрытия в зависимости от специфики и рода деятельности предприятий данной корпорации. Данный полис составляется на одном родном языке для клиента языке, с общими лимитами и единой юрисдикцией. Затем, там где это требует местное законодательство, данный полис легализуется посредством выдачи компаниями - членами страховой группы так называемых «местных полисов» для отделений и филиалов транснациональной корпорации в этих странах. Там, где у страховой компании или группы нет своих отделений, выдача полисов осуществляется по поручению лидера местными страховыми компаниями-партнерами.

В мировой практике сложились 3 разновидности глобальных полисов:

1) Наиболее простой является такая страховая программа, когда по поручению брокера в разных странах местные страховые компании выдают «местные полисы» дочерним компаниям клиента, а страховая компания в стране, где находится штаб-квартира клиента, выдает дополнительные полисы «страхования статуса ответственности» и «страхования различий в условиях и лимитах». Данная схема подходит для децентрализованных компаний, так как лимит каждого «местного полиса» зависит от потребностей соответствующей дочерней компании, и они могут отличаться друг от друга.

2) Настоящая глобальная страховая программа – это программа, требующая наличия «глобального полиса». Выдача местных полисов дочерним компаниям или отделениям, находящимся в других странах, осуществляется местными страховыми компаниями, принадлежащими той же группе, что и основной страховщик. Условия и объем страхового покрытия в каждой стране максимально приближены к условиям и объему страхового покрытия по «глобальному полису». Убытки рассматриваются и оплачиваются централизованно.

3) В том случае, когда какое-либо отделение или штаб-квартира клиента расположены в США или Канаде, применяется так называемая схема «две башни», «Twin Tower», то есть практически существуют две различные глобальные страховые программы: одна – для США и Канады, а другая – для всех остальных стран, причем, совсем не обязательно, что обе программы размещаются у одного и того же страховщика. Это вызвано, в первую очередь, особенностями судебной системы США, легкостью предъявления и рассмотрения исков, высоким правосознанием населения, многомиллионными компенсациями, присуждаемыми арбитражными судами и т.д.

Многие крупные корпоративные клиенты в новых условиях стремятся оптимизировать свои расходы, включая страхование, и получить максимальную прибыль на вложенный капитал. Одним из таких способов является хеджирование, то есть снижение риска от потерь, обусловленных неблагоприятными изменениями рыночной конъюнктуры по сравнению с теми, которые учитывались при заключении договора.

В таком случае страхователь приобретает отдельные ежегодные страховые полисы у разных страховщиков по каждому виду страхованию – имущественному, ответственности, финансовым рискам и т.д., где фиксируется своя страховая сумма и лимиты ответственности.

По системе глобальных страховых полюсов работают участники совместных проектов по СРП на российском шельфе по программе «Сахалин-1» (Exxon Neftegas и др.) и «Сахалин-2» (Shell-Shakhalin Energy и др.). Их опыт в страховании заслуживает внимания, и

применим для страхования работ в ближайшие годы, когда начнется реализация проекта освоения Штокмановского газоконденсатного месторождения, Приразломного нефтяного и других.

Страховой бизнес развивается динамично и охватывает все новые сферы человеческой деятельности, будь то рискованная деятельность по добыче углеводородов на море или коммерческие запуски спутников в космос.

Страховая емкость морского нефтегазового рынка России (при условии достижения уровня страховой культуры) может составлять сотни миллионов долларов ежегодно, хотя 100 % охвата страхового покрытия не достигнуть. Причины разные – одной из них является не высокая стоимость национальных страховых компаний. Для сравнения: активы всех Российских страховых компаний составляют на 01.01.07 около \$10 млрд., а активы только одной международной страховой организации AIG, зарегистрированной в США, составляют более \$290 млн.

В 2007 году в России в связи с созданием государственного судостроительного холдинга объявлено о Программе строительства морских судов на 20 лет, согласно которой будет построено следующее количество (табл. 3) средств технического обеспечения для освоения континентального шельфа:

Таблица 3

**Ёмкость ожидаемого страхового рынка на шельфе России**

Тип морского транспортного средства	Потребное количество по программе (ед.)	Ориентировочная средняя стоимость нового средства (ед.)*	Средний страховой тариф по морскому КАСКО	Ёмкость страхового рынка (ежегодно)**
Платформы для добычи нефти	41	\$300 млн.	6%	\$738 млн.
Платформа для добычи газа	14	\$350 млн.	7%	\$343 млн.
Танкеры DW 6-300 t	58	\$250 млн.	5%	\$725 млн.
Танкеры-метановозы	27	\$300 млн.	6%	\$486 млн.
Суда вспомогательного флота	139	\$150 млн.	3%	\$625млн.
Итого минимальные страховые сборы:				\$2,9 млрд.
Страховые выплаты по КАСКО (общемировая статистика)				~3 0% = \$0,9 млрд.

\* стоимость оборудования – отдельная тема, \*\* без учета «дополнительных» видов страхования

### **Выводы:**

1. Нефтегазовая отрасль России остро нуждается в расширении страхового рынка в интересах компаний, ведущих добычу энергоресурсов в условиях всевозрастающих разнохарактерных рисков. Существующая страховая практика ориентирована на страховое покрытие ответственности за причинение ущерба «третьим лицам», связанным с недропользованием и эксплуатацией трубопроводов, а также страхованием скважин от одного риска – выхода скважин из-под контроля. Убытки от всех остальных рисков в разработке недр лежат на недропользователях и государстве. Нет страховых продуктов, покрывающих риски в разведочных работах. При страховании коммерческого риска страховые тарифы высоки и не оптимизированы в интересах страхователя (недропользователя).

2. В сфере технического обеспечения недропользования, существующие страховые правила, в соответствии с нормативными документами, применимы и должны использоваться в специфике морских геолого-поисковых работ и добыче углеводородного сырья на шельфе.

3. Российские риски должны страховаться в российских компаниях. Государство должно создавать все условия, чтобы российские страховые компании были более привлекательны для недропользователей и защищены от экспансии извне.

4. России, с её почти неосвоенным шельфом, необходимо использовать в своих интересах колоссальный страховой опыт зарубежных компаний, работающих на шельфе.

5. Необходимо повышать страховую культуру в стране. Показателем успешности страхового бизнеса являются не суммы собранных страховых премий, а суммы выплат по страховым договорам. Кроме того, с повышением страховой культуры происходят и значительные перемены в коммерческом страховании – страхователю предоставляется возможность участвовать в прибыли страховых компаний, то есть реинвестировать полученные средства в развитие нефтегазовых проектов, что чрезвычайно актуально для привлечения дополнительных инвестиций в отрасль.

### **Литература**

Проектное финансирование. Организация, управление риском, страхование / Касатонов В.Ю., Морозов Д.С. // М.: Анкил, 2004, с. 140.

Основы проектного анализа в нефтяной и газовой промышленности / Андреев А.Ф., Дунаев В.Ф., Зубарев В.Д. и др. // М.: НУМЦ Минприроды РФ, 1997, 341 с.

Страхование ответственности / Шинкаренко И.Э. // М.: Финансы и статистика, 2005. С. 348.

Property and Liability Insurance. Upper Saddle River, NJ USA. Prentice Hall Inc. 1999, p. 187.

The Insurance of UK Product Liability Risk on Word-Wide Basis / London, 2006, p. 432.

**Рецензент:** Назаров Валентин Иванович, доктор экономических наук, профессор.