

## **Трансформация морского страхования в России в условиях санкционных ограничений после 2022 года**

**Казарян Элиза Товмасовна**

*Студент (бакалавр)*

Сибирский государственный университет путей сообщения, Новосибирск, Россия

*E-mail: kazaraneliza@gmail.com*

После 2022 года российский рынок морских перевозок и страхования грузов претерпел фундаментальные изменения. Более 80% объёма международной торговли традиционно перевозится морским транспортом, однако закрытие привычных европейских маршрутов, уход западных страховщиков и перестраховщиков, а также блокировка расчетов в долларах и евро потребовали экстренной перестройки всей системы. Стоимость страхования выросла на 30–50%, что напрямую влияет на цены товаров и устойчивость внешнеторговых потоков. Актуальность темы обусловлена необходимостью обеспечения экономической безопасности, стабильности внешнеторговых цепочек и конкурентоспособности российского экспорта в новых геополитических реалиях.

Ключевые вызовы, с которыми столкнулся рынок с 2022 года, включают прекращение доступа к западным страховым и перестраховочным емкостям, уход международных страховых брокеров, блокировку расчетов в долларах и евро, а также введение российскими властями законодательного запрета на сделки с компаниями из недружественных государств. Кардинальное изменение маршрутов доставки грузов привело к удлинению логистических цепочек, увеличению времени и росту стоимости перевозки.

В ответ на эти вызовы сформировались новые логистические коридоры. Восточное направление (Китай) стало основным для экспортно-импортных операций. Южный коридор через Турцию, Египет и страны Ближнего Востока обеспечивает альтернативные пути доставки. Северный морской путь развивается при активной государственной поддержке и имеет растущие коммерческие перспективы. Кроме того, с запуском в 2026 году ожидается полноценное функционирование Международного транспортного коридора «Север – Юг».

Произошла глубокая трансформация страхового рынка. Ключевую роль заняла Российская национальная перестраховочная компания (РНПК) – государственный перестраховщик, на 100% принадлежащий Центральному банку РФ. РНПК заместила западные перестраховочные емкости, взяв на себя лидерство в облигаторных программах перестрахования российских страховщиков. Компания обеспечивает покрытие военных рисков (включая зону Персидского и Оманского заливов) без повышения тарифов, а также гарантирует непрерывность экспортных поставок по программам перестрахования грузов, каско судов и ответственности судовладельцев. Одновременно с этим сформировался так называемый «теневой флот» – неформальные перевозочные мощности, используемые для обхода санкционных ограничений.

Российские страховые компании стали основными операторами на рынке после ухода международных игроков. Лидерами выступают СОГАЗ, Ингосстрах, АльфаСтрахование и Абсолют Страхование. Они формируют облигаторные программы перестрахования через РНПК, самостоятельно принимают на себя военные риски и адаптируют страховые продукты к новым логистическим маршрутам, включая риски, связанные с ледовой обстановкой и перегрузкой портов.

Актуальные риски и их стоимостное выражение заметно изменились. Военно-политические риски проявляются в виде атак морских дронов и ракет на суда, повреждения портовой

инфраструктуры, задержаний судов по политическим мотивам и объявления опасных районов, где страховщики могут отказать в покрытии или ввести дополнительные условия. Санкционные риски влияют косвенно — через запреты на оказание услуг, блокировку расчетов и ограничения работы с российскими контрагентами. В результате ставки страховых премий значительно выросли. Если до 2022 года страхование карго (груза) составляло 0,05–0,2% от стоимости груза, то в 2025–2026 годах оно достигло 0,2–1,5% в зависимости от маршрута и товара. По каско судов ставки поднялись с 0,3–1% от стоимости судна в год до 2–8% для судов, работающих в «серой зоне» (Чёрное море, дальневосточные маршруты).

Таким образом, российский рынок морских перевозок и страхования успешно перестроился в новых геополитических условиях. Западные страховщики заменены национальными игроками и РНПК, обеспечено покрытие военных и санкционных рисков. Сохраняются проблемы: высокие ставки, сложности с расчетами, риск арестов судов. Однако главная задача на перспективу — сделать страхование более предсказуемым, гибким и доступным, чтобы бизнес мог спокойно планировать свои поставки, а экономика страны сохраняла стабильность внешнеторговых цепочек.

### Источники и литература

- 1) Пинчук Е.Н. Страхование морских перевозок как инструмент санкций // Современные научные исследования и инновации. — 2024. — URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/strahovanie-morskih-perevozok-kak-instrument-sanktsiy>
- 2) АО «Российская Национальная Перестраховочная Компания» (РНПК). Официальный сайт. — URL: <http://www.rnrc.ru>
- 3) Российская Федерация. Федеральный закон от 08.03.2022 № 46-ФЗ «О внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации». — URL: <http://www.kremlin.ru/acts/news/67979>