

УДК 368.3:656

ТРАНСФОРМАЦИЯ ТРАНСПОРТНОГО СТРАХОВАНИЯ В УСЛОВИЯХ ГЕОПОЛИТИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ И САНКЦИОННЫХ ОГРАНИЧЕНИЙ (2022–2026)

Домнина Ольга Леонидовна¹, доцент кафедры логистики и маркетинга

e-mail: o-domnina@yandex.ru

Бутченко Виктор Николаевич¹, главный научный сотрудник

e-mail: vnb@rambler.ru

¹ Волжский государственный университет водного транспорта, Нижний Новгород, Россия

Аннотация. В статье рассматриваются системные изменения рынка транспортного страхования в России и мире в период 2022–2026 гг. Проанализированы три ключевых сегмента: автострахование, морское страхование (включая P&I, военные риски) и авиационное страхование. Выявлены основные драйверы трансформации: расширение тарифного коридора, внедрение телематики и краткосрочных договоров в ОСАГО; замещение западных перестраховочных мощностей РНПК и формирование государственных страховых пулов в США, Индии и ОАЭ; фрагментация глобального страхового пространства по геополитическому принципу. Особое внимание уделено влиянию санкций, военных рисков (Ормузский пролив, Черное море) и старения флота на доступность и стоимость страховых продуктов.

Ключевые слова: транспортное страхование, автострахование, морское страхование, военные риски, санкции, фрагментация рынка.

TRANSFORMATION OF TRANSPORT INSURANCE IN THE CONTEXT OF GEOPOLITICAL INSTABILITY AND SANCTIONS RESTRICTIONS (2022-2026)

Olga L. Domnina¹, Head of the Department of Scientific Research and Digitalization

e-mail: o-domnina@yandex.ru

Viktor N. Butchenko¹, Chief Scientific Officer

e-mail: vnb@rambler.ru

¹ Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract. The article examines the systemic changes in the transport insurance market in Russia and the world in the period 2022-2026. Three key segments are analyzed: auto insurance, marine insurance (including P&I, military risks) and aviation insurance. The main drivers of transformation have been identified: the expansion of the tariff corridor, the introduction of telematics and short-term contracts in compulsory motor liability insurance; the replacement of Western reinsurance capacities of RNPC and the formation of state insurance pools in the USA, India and the UAE; the fragmentation of the global insurance space according to the geopolitical principle. Special attention

is paid to the impact of sanctions, military risks (the Strait of Hormuz, the Black Sea) and the aging of the fleet on the availability and cost of insurance products.

Keywords: transport insurance, auto insurance, marine insurance, military risks, sanctions, market fragmentation.

Транспортное страхование долгое время оставалось относительно консервативной и технологически устойчивой отраслью финансового рынка. Однако период 2022-2026 гг. стал переломным: последовательное введение санкций против России, эскалация военных конфликтов на Ближнем Востоке, разрыв логистических цепочек, инфляционное давление и массовый переход на цифровые сервисы привели к глубокой трансформации всех сегментов – от классического ОСАГО до перестрахования танкеров в Персидском заливе. Цель настоящей работы – выявить системные тенденции, характерные для автомобильного, морского и авиационного страхования как на внутреннем рынке РФ, так и в системе международных перевозок.

Исследование базируется на анализе нормативно-правовых актов РФ (указания Банка России, Федеральные законы), публичных отчетов ЦБ, ВСС, Минфина, а также отраслевых обзоров (IUMI, «Росконгресс», рейтинги страховщиков). Используются методы сравнительного анализа, трендового моделирования и анализа деловой прессы 2022–2026 гг.

В результате проведенного анализа видно, что трансформация страхования несколько различается для внутреннего страхового рынка России (автострахование) и внешнего страхового рынка, используемого для страхования внешнеторговых перевозок.

1. Автомобильное страхование (ОСАГО и КАСКО) в России

Трансформацию автострахования можно представить с нескольких аспектов.

Во-первых, это институциональные изменения в ОСАГО. Так, с 9 декабря 2025 г. ЦБ РФ расширил границы тарифного коридора ОСАГО на 15% в обе стороны для большинства транспортных средств, а для мотоциклов – на 40% [1], что позволило страховым организациям более гибко учитывать индивидуальные риски водителей. Одновременно с расширением «тарифного коридора» пересмотрены были территориальные коэффициенты (КТ), которые были изменены с учетом интенсивности движения, аварийности, уровня мошенничества в конкретных регионах. Кроме того, начиная с 2 марта 2026 г. в законодательство введена норма о краткосрочных договорах ОСАГО продолжительностью от 1 дня до 3 месяцев. По оценкам ВСС, доля таких договоров уже к концу 2026 г. может составить до 5-7% рынка, преимущественно в сегменте каршеринга и такси.

Во-вторых, в связи с большим количеством автомобилей, ездящим без полиса, государство планирует ввести автоматизированный контроль за наличием полисов. Так, правительством РФ инициирован проект по выявлению автомобилей без действующего полиса ОСАГО с использованием дорожных камер фотовидеофиксации. До ноября 2026 года предполагается, что система будет работать в тестовом режиме без наложения штрафов, а с 1 ноября 2026 года планируется полноценный запуск с автоматической рассылкой постановлений. Ожидаемый эффект от введения автоматизированного контроля – сокращение доли незастрахованных транспортных средств с текущих 8-10% до 3-4% [2].

В-третьих, это обсуждение вопросов повышения лимитов выплат по ОСАГО за вред жизни и здоровью с 500 тыс. руб. до 2 млн. руб., а за ущерб имуществу – с 400 тыс. руб. до 1 млн. руб. Если такие поправки все же будут приняты, то нетто-премия может вырасти на 25–35% от существующего уровня. Среди стимулов к приятию, по мнению ряда экспертов, является прогнозирование снижения количества судебных споров о «доначислении»



выплат. В тоже время, проблемным моментом такого решения является рост стоимости полисов на фоне снижения реальных доходов населения. Поэтому вопрос такого повышения страховых сумм до сих пор откладывается.

В-четвертых, прослеживаются ценовые и технологические тенденции, внедряемые на рынке КАСКО. Они связаны с устойчивым ростом стоимости полисов КАСКО, являющихся следствием:

- удорожания новых автомобилей и запасных частей (в ряде сегментов на 40–70%);
- удлинения сроков ремонта и задержками с поставками комплектующих;
- ростом стоимости импортных комплектующих;
- повышением частоты страховых случаев.

Особенно заметен рост тарифов для премиальных брендов автомобилей (Mercedes, BMW, Lexus) и электромобилей, ремонт которых требует специализированных станций технического обслуживания автомобилей и длительного ожидания деталей.

Одновременно с этим страховщики ужесточили требования к обоснованию отказов. Так, с 2024 года любой отказ в выплате должен сопровождаться письменным мотивированным заключением с калькуляцией суммы. Это повысило судебную перспективу клиентов, однако сохранило практику занижения выплат путем исключения отдельных поврежденных элементов (например, несущих конструкций при скрытых деформациях).

Новым трендом стало появление полисов КАСКО с условием страхования на период фактического использования. Управление полисом осуществляется через мобильное приложение, стоимость зависит от пробега, времени суток, стиля вождения и перечня рисков. Такие пилотные проекты запустили «АльфаСтрахование» и «Ингосстрах».

2. Трансформация морского страхования

Морское страхование претерпело наиболее радикальные изменения, что обусловлено тремя группами факторов: санкциями против РФ, военными рисками в Персидском заливе и акватории Черного моря, а также старением мирового флота [3, 4, 5].

После 2022 года российские судовладельцы потеряли доступ к западным страховым портфелям и перестраховочным сервисам (London P&I Club, North Standard, Gard). Экстренная альтернатива была найдена в лице Российской национальной перестраховочной компании (РНПК), которая фактически приобрела монопольное положение на рынке перестрахования. По данным ЦБ РФ, сборы по морскому страхованию выросли с 11 млрд руб. в 2021 году до 36 млрд руб. в 2025 году. При этом около 82% всех премий пришлось на пятерку крупнейших страховых компаний («Ингосстрах», «СОГАЗ», «АльфаСтрахование», «ВСК», «Согласие») [4].

Все эти компании к 2026 году попали под санкции США и/или Великобритании, что создало новую проблему: даже внутренний страховой рынок оказался фрагментирован по санкционному признаку. Брокеры вынуждены проверять не только судовладельца, но и конечных бенефициаров, аффилированные структуры. Согласно данным Е. Юмашевой (директор по страхованию брокера Mains), санкционный комплаенс стал отправной точкой любого договора, а формулировки санкционных оговорок занимают до 20% текста контракта [6].

Традиционный лидер морского страхования Lloyd's of London, контролировавший в 2000-е до 90% рынка, к 2026 году утратил доминирующее положение из-за:

- отказа клубов IGPI покрывать военные риски в водах РФ, Украины, а затем и в Персидском заливе;
- роста числа судов, попадающих под санкции (Великобритания, ЕС, США).



НПК предоставляет лимит возмещения до 8,4 млрд. руб. при годовых сборах около 1,1 млрд. руб. Такое соотношение характерно для кэптивного перестраховщика, но для замещения глобального рынка этого недостаточно. В 2024 г. РНПК выплатила 34,5 млрд руб. (рост в 2,3 раза к 2023 году), что отражает как увеличение числа аварий, так и принятие более высоких рисков. В 2025–2026 годах РНПК расширила лимиты по морским рискам еще на 20–30%, однако, по мнению страховщиков, это привело к росту тарифов и ужесточению требований к отчетности [7].

Аналогичные механизмы созданы были в «дружественных» с Россией странах:

- Индии (Bharat Maritime Insurance Pool) с гарантией в 1,3 млрд. долл. и покрытием повреждений корпуса, груза, гражданской ответственности и военных рисков);
- Иране (Hormuz Safe) в виде цифровой схемы с оплатой в биткойне, но не признаваемой Западом;
- ОАЭ (DP World) с покрытием военных рисков на всем маршруте.

За рубежом в ответ на рост военных рисков США через Корпорацию по финансированию международного развития (DFC) запустили программу страхования военных рисков с лимитом 20–40 млрд. долл. Партнерами выступили Chubb и AIG. По данным аналитического обзора «Росконгресс», это не только коммерческий, но и политический инструмент, в котором наличие страховки становится условием доступа к Ормузскому проливу [8].

Но анализ покрытий по ним показывает, что ни один из существующих пулов не способен полностью заместить рыночное страхование. Вместо этого формируется фрагментированная система «страховых куполов» по геополитическому принципу.

Развитие автономного судоходства (с минимальным экипажем или без него) и киберугрозы также формируют новые риски. По данным IUMI, уже к 2025 году 60% страховщиков включили киберпокрытие в морские полисы, а отдельные продукты по страхованию от кибератак на портовую инфраструктуру выделены в отдельную группу [9].

3. Авиационное страхование: общие контуры

Хотя авиационный сегмент по объему уступает морскому, в 2024 году рынок морского и авиастрахования оценивался в 18,5 млрд. долл., а по прогнозу на 2033 г. составит 32,1 млрд. долл. [10]. Его основными драйверами выступают [10, 11]:

- интеграция искусственного интеллекта и блокчейна в оценку рисков и урегулирование убытков;
- рост военных рисков (закрытие воздушных пространств, угрозы сбития);
- санкционное давление (запрет на поставку запчастей для российских авиакомпаний);
- старение парка (средний возраст самолетов у ряда перевозчиков превышает 15 лет).

В России после 2022 года существенно сократилось количество авиационных страховых продуктов, доступных для международных перевозок. Большинство лизинговых контрактов было пересмотрено, а страхование воздушных судов переориентировано на РНПК с ограниченной емкостью.

4. Сравнительный анализ внутреннего и международного сегментов страхования

Подводя итоги проведенного анализа автострахования, морского и авиационного страхования, сведем его результаты в таблицу 1.



Таблица 1. Сравнительная характеристика внутреннего и международного страхования РФ

Параметр	Внутренний рынок РФ	Международные перевозки
Перестраховочная емкость	РНПК (лимит 8,4 млрд. долл.)	Lloyd's, пулы Китая и Индии
Санкционный комплаенс	Не критичен	Критичен, разные юрисдикции
Тарифная динамика	Рост выше инфляции	Кратный рост (военные риски +1000%)
Государственное участие	РНПК (фактически монополист)	РНПК, пулы Индии, Ирана

Таким образом, складываются следующие тенденции в области транспортного страхования:

- осуществляется фрагментация страхового пространства, т.е. вместо единого глобального рынка формируются несколько региональных блоков со своими правилами и тарифами;
- страхование становится инструментом торговой политики через доступ к страховке;
- возрастает роль телематики и использования комплаенса (в автостраховании эта модель набирает популярность, в морском и авиационном пока остается экспериментальной);
- наблюдается дефицит перестраховочной емкости (несмотря на рост сборов, сохраняется разрыв между потребностью и возможностью покрытия крупных убытков).

Подводя итоги, необходимо отметить, что в период 2022–2026 годы транспортное страхование прошло путь от относительно стабильного финансового сервиса до высоковолатильного, политизированного и фрагментированного рынка. Российский сегмент адаптировался через создание РНПК, ужесточение санкционного комплаенса и развитие цифровых продуктов. Глобальный рынок движется к формированию «страховых куполов» — зон гарантированного покрытия под эгидой государств. При этом ни один из существующих пулов не способен в одиночку покрыть все военные и катастрофические риски. Дальнейшее развитие отрасли будет определяться способностью страховщиков комбинировать частные и государственные ресурсы, а также цифровизировать оценку рисков.

Список литературы:

1. Указание Банка России от 09.10.2025 N 7204-У (ред. от 09.10.2025) "О страховых тарифах по обязательному страхованию гражданской ответственности владельцев транспортных средств" (Зарегистрировано в Минюсте России 14.11.2025 N 84176)
2. Проект по выявлению камерами в потоке водителей без ОСАГО запустят 1 ноября. — URL: <https://www.interfax.ru/russia/1028306?ysclid=mq6lpaqwgs176507579> (дата обращения: 08.04.2026)
3. Домнина, О. Л. Современные тенденции и актуальные проблемы морского страхования в условиях геополитической нестабильности / О. Л. Домнина // Стратегии развития страхования: конкуренция, технологии, клиентоцентричность : сборник трудов XXVI Международной научно-практической конференции: в 2-х томах, Нижний Новгород, 02–03 октября 2025 года. – Нижний Новгород: Печатная мастерская Радонеж, 2025. – С. 107-112.
4. Домнина, О. Л. Тенденции изменения морского страхования в условиях санкционных ограничений и эскалации военных рисков/ О. Л. Домнина // Трансформации российского рынка страхования в условиях становления платформенной экономики: сборник трудов XXVII Междунар. науч.практ. конф. г. Санкт-Петербург, 4 - 5 июня 2026 г. / ВСС; Санкт-



Петербургский государственный университет; отв. ред. С.А. Белозёров, Е. В. Злобин – СПб.: Изд-во «Печатная мастерская Радонеж». – С. 107-111.

5. Домнина, О.Л. Трансформация морского страхования как способа повышения безопасности судоходства в условиях санкций и эскалации военных конфликтов. / О. Л. Домнина, И.А. Горохова //Научные проблемы водного транспорта. – 2026. - №2. – с. 201-214.

6. Юмашева Е. На первом плане – индивидуальные настройки: как санкции влияют на страхование морских рисков. URL: <https://www.rzd-partner.ru/kolonka-eksperta/na-pervom-plane-individualnye-nastroyki-kak-sanktsii-vliyayut-na-strakhovanie-morskikh-riskov/> (дата обращения: 08.05.2026)

7. Обзор ключевых показателей деятельности страховщиков за IV квартал 2025 года. — URL: https://cbr.ru/Collection/Collection/File/59732/review_insure_25Q4.pdf (дата обращения: 08.04.2026)

8. Аналитический обзор Фонда «Росконгресс»: «Страхование морских перевозок: как США используют войну для передела рынка». — URL: https://cdnweb.roscongress.ru/upload/medialibrary/ffe/Морское_страхование.pdf?17767613464282635 (дата обращения: 25.04.2026)

9. IUMI Global Marine Insurance Report 2025. — URL: <https://iumi.com/wp-content/uploads/2025/11/IUMI-Stats-Report-2025.pdf> (дата обращения: 08.04.2026)

10. Рынок авиационного и морского страхования. — URL: <https://verifiedmarketreports.comresearchnester.com> (дата обращения: 08.04.2026)

11. Aircraft Insurance Market. — URL: <https://www.marketresearchfuture.com/reports/aircraft-insurance-market-9535> (дата обращения: 08.05.2026)

