

УДК656.6

DOI: 10.37890/jwt.vi87.709

Трансформация морского страхования как способа повышения безопасности судоходства в условиях санкций и эскалации военных конфликтов

О.Л. Домнина

ORCID: 0000-0002-9098-313X

И.А. Горохова

ORCID: 0009-0008-5265-8249

Волжский государственный университет водного транспорта», г. Нижний Новгород, Россия

Аннотация. Одним из инструментов повышения безопасности морского судоходства является институт морского страхования. Данная статья представляет собой углубленное исследование феноменов, сопутствующих трансформации рынка морского страхования в условиях санкционного давления и эскалации военных рисков. Анализируются несколько блоков информации. Во-первых, это влияние санкций, наложенных на РФ, на управление риском в морском судоходстве и феномен «теневой флот» как системный ответ на страховые ограничения. Во-вторых, с учетом сравнительного опыта Ирана и России и экспертных оценок страховых компаний выполняется сценарное прогнозирование российской траектории развития страховых услуг в сфере морского судоходства. В-третьих, исследуется влияние эскалации военных рисков на систему управления рисками в морском судоходстве и выявляются проблемы, связанные с несовершенством российского законодательства. В-четвертых, обобщая выполненные исследования формулируются предложения альтернативных инструментов управления риском: секьюритизация как потенциальная замена западному перестрахованию; создание перестраховочного пула БРИКС; создание российского клуба взаимного страхования (P&I); использование гарантий правительства с одновременным страхованием этих гарантий; создание национальной страховой компании. Изучаются плюсы и минусы каждого из предложенных инструментов.

Ключевые слова: безопасность морского судоходства, теневой флот, морское страхование, санкции, страховая хрупкость, сценарное прогнозирование, эскалация военных рисков.

The transformation of marine insurance as a way to improve the safety of navigation under conditions of sanctions and escalating military conflicts

Olga L. Domnina

ORCID: 0000-0002-9098-313X

Irina A. Gorokhova

ORCID: 0009-0008-5265-8249

Volga State University of Water Transport, Nizhny Novgorod, Russia

Abstract: One of the tools for improving the safety of maritime navigation is the Marine Insurance Institute. This article is an in-depth study of the phenomena accompanying the transformation of the marine insurance market under conditions of sanctions pressure and escalation of military risks. Several blocks of information are analyzed. Firstly, it is the impact of sanctions imposed on the Russian Federation, on risk management in maritime navigation and the phenomenon of the «shadow fleet» as a systemic response to insurance restrictions. Secondly, considering the comparative experience of Iran and Russia and the

expert assessments of insurance companies, scenario forecasting of the Russian strategy for the development of insurance services in the field of maritime navigation is carried out. Thirdly, the impact of the escalation of military risks on the maritime risk management system is investigated and problems related to the imperfection of Russian legislation are identified. Fourth, summarizing the research carried out, proposals for alternative risk management tools are formulated: securitization as a potential replacement for Western reinsurance; creation of the BRICS reinsurance pool; creation of the Russian Mutual Insurance Club (P&I); use of government guarantees with one-time insurance of these guarantees; creation of a national insurance company. The pros and cons of each of the proposed tools are being studied.

Keywords: maritime safety, shadow fleet, marine insurance, sanctions, insurance fragility, scenario forecasting, escalation of military risks.

Введение

Устойчивость работы морского транспорта напрямую зависит от доступности и адекватности страхового покрытия, что непосредственно связано с безопасностью судоходства. После 2022 года российское судоходство столкнулось с серьезными проблемами, связанными с введением санкционных ограничений на российский экспорт и эскалацией военных конфликтов в акваториях, используемых для международной торговли [1].

При этом среди санкций необходимо учитывать: 19 пакетов санкций ЕС (включающий в числе прочего запреты на доступ в порты ЕС, на погрузо-разгрузочные работы, бункеровку, смену экипажа, страхование) и санкции США, распространяющиеся в числе прочего на российский энергетический сектор (внесение в него как предприятий этого сектора, так и страховых компаний, танкеров, оказание нефтесервисных услуг). В ответ на отказ западных перестраховщиков от сотрудничества с РФ, ключевым перестраховщиком для судовладельцев стала Российская национальная перестраховочная компания (РНПК) [2]. Она принимает риски, от которых отказались западные партнеры, включая страхование российского танкерного флота.

Вместе с тем, существующие исследования, связанные с изменением различных аспектов морского страхования [1, 2, 3, 4, 5] в основном сосредоточены на отказе работы с российскими судовладельцами и росте тарифов на страховые услуги. Однако, отдельные аспекты санкционного влияния на риски морского судоходства остаются вне поля зрения. Например, страховые практики использования «теневых флотов»; анализ альтернативных механизмов переноса риска; сопоставление с опытом Ирана при страховании рисков в условиях санкций. Кроме того, отсутствует анализ правовых пробелов в Кодексе торгового мореплавания РФ (КТМ РФ) и сценарное прогнозирование.

Поэтому цель данного исследования — восполнить указанные пробелы, предложив комплексный анализ указанных аспектов трансформации морского страхования. В рамках достижения указанной цели были поставлены следующие задачи:

- провести анализ влияния санкций, наложенных на РФ, на управление рисками в морском судоходстве;
- провести анализ влияния эскалации военных конфликтов на управление рисками в морском судоходстве;
- выполнить сравнительный анализ страхового опыта Ирана (2012–2020) и России (2022–2026 годы);
- выполнить сценарное прогнозирование развития морского страхования в РФ до 2030 года;
- разработать предложения по развитию альтернативных инструментов управления риском для российского морского судоходства.

Материалы и методы

Исследование базируется на методах сопоставления Российского и Иранского опыта, анализе использования теневого флота для обхода санкций, методе экспертных оценок. Эмпирическую базу составили: отчет аналитического агентства [6], данные СМИ, а также интервью с представителями отдельных страховых компаний, в том числе в рамках VI Международной конференции «Риски в морском страховании: лучшие практики, российский и международный опыт».

Анализ влияния санкций, наложенных на РФ, на управление рисками в морском судоходстве

При рассмотрении влияния санкций на российское морское судоходство необходимо учитывать санкции ЕС, США, Великобритании. В ответ на отказ западных страховщиков и перестраховщиков от сотрудничества с РФ, ключевым перестраховщиком в том числе в морском судоходстве стали российские страховые компании и Российская национальная перестраховочная компания (РНПК). При этом существенно выросла доля судов, подпадающих под понятие «теневого флота», под которым понимается совокупность морских судов (преимущественно танкеров), эксплуатируемых с использованием непрозрачных структур собственности (номинальных владельцев в офшорных юрисдикциях и др.), регистрации под «удобными» флагами (Габон, Коморские Острова, Панама, Либерия, Монголия) и практик, направленных на сокрытие реального маршрута, собственника и характера груза. К таким практикам относятся: систематические манипуляции с автоматической идентификационной системой AIS (отключение, подмена данных, ретрансляция ложных координат); передачи груза по варианту «судно-судно» в открытом море вне зоны портового контроля; частая смена названий судов и флагов.

Согласно аналитическому отчету Kpler [6], количество судов, идентифицируемых как часть глобального теневого флота, выросло со 102 единиц в 2022 году до 647 единиц к началу 2026 года. Из них 183 судна были внесены в санкционные списки США (10 января 2025 года) и ЕС (24 февраля 2025 года) по основаниям, связанным с транспортировкой российской нефти в обход «потолка цен».

Ключевая особенность работы такого флота - отсутствие стандартного страхования гражданской ответственности судовладельца (P&I). Вместо этого используются три основные схемы:

1. Корпоративное самострахование, когда судовладелец (часто зарегистрированный в офшорной зоне) создает внутренний резервный фонд, размещая на депозите сумму, эквивалентную потенциальным убыткам (обычно не более 10-20 млн. долл. США, тогда как стандартный полис покрывает до 1 млрд долл. США). Юридически это оформляется как договор между двумя аффилированными офшорными компаниями.

2. Страхование через посредников в «третьих» странах. Например, ряд страховщиков в Турции, ОАЭ, Китае и Гонконге предлагают ограниченное покрытие с лимитом ответственности до 1 млн. долл. США, которое является минимальным требованием для захода в порты согласно Международной конвенции о гражданской ответственности за ущерб от загрязнения нефтью (CLC 1992). Такой полис не покрывает военные риски и риски экологических катастроф в полном объеме.

3. Полное отсутствие страхового покрытия. Такая практика характерна для судов, зарегистрированных в юрисдикциях некоторых островных государств Тихого океана. В этом случае суда не допускаются в порты стран - членов Международной морской организации (ИМО), но осуществляют рейсы между портами, где этот контроль не осуществляется.

В итоге, наличие теневого флота приводит к тому, что операторы теневого флота не несут затрат на страховые премии, экономя до 5-7% от стоимости фрахта и

предлагая более низкие тарифы на перевозку. Добросовестные судовладельцы, соблюдающие все требования по страхованию, оказываются в заведомо невыгодном положении. В ответ страховщики вкачают в полисы включаются оговорки о праве страховщика расторгнуть договор при выявлении фактов манипуляции AIS, смены флага без уведомления или связей с офшорными структурами, аффилированными с «теневым флотом».

Поэтому важную роль в принятии решений о фрахтовании и выходе в рейс играют различные факторы, сочетание которых можно обозначить как «страховая хрупкость». Под этим термином будем понимать состояние, при котором формальное наличие страхового полиса не гарантирует своевременного урегулирования убытка из-за комбинации юридических, санкционных, репутационных и других ограничений. Элементами такой хрупкости могут быть:

- отказы портов во входе даже при наличии полиса, если страховщик внесен в санкционные списки (например, порт Шанхай в 2025 году отказал судну, застрахованному в компании, аффилированной с Ираном, несмотря на формальное отсутствие запрета со стороны китайского законодательства);

- задержки в урегулировании убытков на срок более 12 месяцев, обусловленные необходимостью получения санкционных разрешений от управления по контролю за иностранными активами Министерства финансов США (OFAC) или Минфина Великобритании;

- отказ экипажа от выхода в рейс в зону, квалифицированную Международной федерацией работников транспорта (ITF) как зону повышенного риска, если контракт не предусматривает дополнительных компенсаций и права на репатриацию;

- снижение кредитного рейтинга судовладельца из-за ассоциации с подсанкционными маршрутами, что затрудняет получение финансирования.

Указанные факторы могут усугубляться «репутационными» рисками, под которые попадают судовладельцы, осуществившие рейс в зону военного конфликта или с использованием «теневого» флота, и впоследствии сталкивающиеся с отказами в страховании от крупных западных страховщиков, даже если формально уже не нарушали санкции, или же с согласием на страхование, но с увеличением тарифов на 15-25% от базовой премии.

Сравнительный анализ: страховой опыт Ирана (2012-2020) и России (2022-2026)

Для прогнозирования дальнейшей эволюции российского рынка морского страхования целесообразно обратиться к опыту Ирана, который находился под секторальными санкциями США и ЕС в 2012–2020 гг. [5, 7, 8, 9]. Сравнительный анализ представлен в таблице 1.

Таблица 1

**Сравнительная характеристика страховых адаптаций:
Иран (2012–2020) и Россия (2022–2026)**

Параметр	Иран (2012-2020 годы)	Россия (2022-2026 годы)
Основной национальный страховщик (P&I)	Kish P&I Club (создан в 2011 г.)	РНПК (перестраховщик) + Ингосстрах, АльфаСтрахование (прямые страховщики)
Национальный перестраховщик	Iran Reinsurance Company (Irani Re)	РНПК (капитал увеличен с 37 до 750 млрд руб.)
Признание полисов третьими странами	Китай (полное признание с 2014 г.), Индия (частичное, до 2019 г.), Турция (эпизодически)	Китай (де-факто с 2023 г., де-юре с 2025 г.), Индия (официальное признание с 2025 г.), Турция (признание с 2023 г.)
Использование теневого флота	Активно (в районе Малаккского пролива, у побережья Омана)	Активно (в Балтийском море, у побережья Греции, в Оманском заливе)
Механизмы расчетов страховых премий	Рубли, юани, рупии, турецкие лиры, бартерные схемы	Рубли, юани, рупии, дирхамы ОАЭ, экспериментально — криптовалюты
Доля убытков, урегулированных без западного перестрахования (на пике санкций)	Около 70% (к 2020 г.)	Около 85% (оценка на 2026 г.)
Темп роста тарифов относительно докризисного уровня	+60% (к 2018 г.)	+50% (к 2026 г., оценка)

Анализ табл. 1 показал, что:

– полное замещение западного перестрахования национальным у Ирана заняло около 5–7 лет. Россия, благодаря более высокому стартовому капиталу РНПК и более решительным действиям регулятора, сократила этот лаг до 3–4 лет;

– Иранский опыт показывает, что наличие национального страховщика недостаточно; критическое значение имеет политическая воля стран-импортеров (Китай, Индия, Турция) признавать иранские полисы. Для России этот этап был пройден в 2025 году, в котором произошло расширение списка одобренных страховщиков Индией, и де-факто признание Китаем.

– даже после полного замещения тарифы на страхование остаются на 40–60% выше докризисного уровня из-за узкого пула перестраховщиков;

– национальный перестраховщик (Irani Re) оказался не готов к одновременному наступлению нескольких крупных страховых случаев (например, двух разливов нефти в 2018–2019 гг.), что потребовало докапитализации из бюджета. РНПК с капиталом 750 млрд руб. потенциально более устойчива, но также подвержена риску кумуляции.

На основе выявленных трендов и экспертных оценок представителей страховых компаний и научного сообщества (АльфаСтрахование, Ингосстрах, ТТП РФ и научных кругов) построены три сценария.

Наиболее вероятный. Он заключается в консервации текущих тенденций. Его особенностями являются:

- продолжение санкционного режима без существенного смягчения (западные страны не снимают ограничения, но и не вводят новых масштабных пакетов, влияющих на морское страхование);
- основным перестраховщиком морских рисков остается РНПК, основные страховые компании – действующие сейчас на рынке. В совокупности они покрывают более 90% рисков российского флота;
- признание российских полисов ограничено дружественными странами (Китай, Индия, Иран, Турция, ОАЭ, страны ЕАЭС, страны Африки, входящие в Африканский союз);
- тарифы на страхование остаются на 30–50% выше докризисного уровня (2020–2021 гг.) из-за узкого пула перестраховщиков и отсутствия конкуренции;
- теневой флот продолжает существовать, но с ужесточением контроля со стороны ИМО (введение обязательной верификации AIS, создание «белых списков» судов с надлежащим страхованием).

Оптимистичный сценарий, включающий создание страховой и перестраховочной защиты в рамках БРИКС. Этот прогноз опирается на прогнозы главы Минфина Антон Силуанова [10] и выступления главы Всероссийского союза страховщиков (ВСС) Евгения Уфимцева [11]. Такой сценарий опирается на:

- создание перестраховочного пула БРИКС с участием Китая, Индии, Бразилии, ЮАР, ОАЭ, Ирана, Египта и Эфиопии;
- внедрение система трансграничных платежей «БРИКС Пэй» для оплаты страховых премий и урегулирования убытков (расчеты в национальных валютах через специальный клиринговый механизм);
- признание российских полисов среди стран Глобального Юга и Юго-Восточной Азии (включая Вьетнам, Индонезию, Малайзию, Таиланд);
- постепенное снижение тарифов до уровня 2021 года или ниже за счет эффекта масштаба и диверсификации пула рисков;
- распространение иных инструментов страховой защиты.
- Сценарий пессимистичный по которому прогнозируется дальнейшая эскалация как военных, так и санкционных по отношению к России рисков. Он включает:
 - полную блокировку российских судов в портах ЕС, США, Великобритании, Японии, Южной Кореи, Сингапура, Австралии, Канады;
 - расширение вторичных санкций против страховщиков и перевозчиков из Китая и Индии (с угрозой отключения от долларовой системы для банков, обслуживающих сделки с российскими страховыми компаниями), что вынуждает Китай и Индию сократить признание российских полисов;
 - отказ РНПК от покрытия военных рисков из-за исчерпания капитала после двух-трех крупных убытков (например, с ущербом более 500 млрд. руб.);
 - переход к государственному субсидированию страхования за счет средств федерального бюджета и возврат к практике самострахования советского образца с созданием централизованного страхового фонда при Минтрансе РФ;
 - резкое сокращение морского экспорта РФ (на 40–60%) с переориентацией на другие виды транспорта (трубопроводный и железнодорожный в направлении Китая и Центральной Азии).

Оценка вероятностей развития этих сценариев по экспертной оценке представителей морского и страхового бизнеса: наиболее вероятный сценарий с вероятностью 0,65, оптимистичный – с вероятностью 0,2, пессимистичный с вероятностью 0,15.

Анализ влияния эскалации военных рисков на систему управление рисками в морском судоходстве

Из рассмотрения правовой основы страхования согласно статьям 964 и 270 Кодекса торгового мореплавания РФ [12, 13] вытекает, что военные риски являются стандартным исключением из покрытия.

Вместе с тем, наблюдается рост военных рисков. Об этом свидетельствуют следующие факты:

- 16.02.2022 Лондонский объединенный военный комитет по страхованию морских военных рисков включил в список зон повышенной военной опасности украинские и российские воды в Черном и Азовском морях;
- 04.04.2022 в этот список были добавлены все воды РФ;
- 03.03.2026 в список зон повышенной военной опасности были добавлены: Бахрейн, Джибути, Кувейт, Оман, Катар;
- тогда же РНПК выдала нотис по прекращении страхования военных рисков в Персидском заливе включая Оманский залив.
- только за 2026 в регионе Персидского залива по состоянию на 15.04.2026 было зафиксировано 63 случая, связанных с военными рисками.

Некоторые страховые компании могут на добровольной основе включать военные риски в страховое покрытие за дополнительную плату. Вместе с тем, согласно Постановлению Пленума РФ от 18.05.2023 №11 «О практике рассмотрения судами уголовных дел о преступлениях против военной службы» вытекает, что «военными являются действия, которые ведет РФ в военное время по отражению военного нападения на РФ другого государства или группы государств, а также в случае необходимости выполнения международных договоров РФ» [9]. Согласно например, судебной коллегии по экономическим спорам верховного суда РФ от 03.02.2025 года значится, что «..состояние войны в РФ не объявлялось. Военных действий, как они определены в постановлении Пленума Верховного Суда РФ, в Белгородской области не велось...» [9]. Это говорит, что даже при наличии дополнительного полиса страхования военных рисков, достаточно сложно бывает в суде доказать, что повреждение судна произошло по причине наступления военного риска. В тоже время в международных судах, слово «война» зачастую трактуется здравым смыслом [9].

В результате комбинации отмены покрытия военных рисков и значительного роста страховых премий (до 20-кратного увеличения) приводит к фактической остановке транзита экономическими, а не военными методами. Страховой рынок, по сути, выполняет превентивную функцию, блокируя действия судовладельцев.

Анализ нормативных документов позволил выявить ряд дополнительных проблем, требующих решения на законодательном уровне (табл. 2).

Таблица 2

Предложения по минимизации проблем, вызванных несовершенством законодательства при страховании военных рисков в морском судоходстве

№	Наименование проблемы	Характеристика проблемы	Направление ее решения
1	Отсутствие легального определения «военных рисков» в российском законодательстве	Закрытый перечень событий, относящихся к военным рискам, отсутствует. Это порождает судебные споры о том, подлежат ли возмещению убытки от: <ul style="list-style-type: none"> • пиратства (в КТМ РФ пиратство регулируется отдельно, но его связь со страховым покрытием не определена); • террористических рисков (недостаточность механизмов компенсации и сложности с выявлением виновных лиц); • военных рисков (т.к. согласно нормативным документам относится объявлению войны и ведению ее на определенной территории). 	Дополнить ст. 263 КТМ РФ пунктом 3 следующего содержания: «Под военными рисками в целях морского страхования понимаются: военные действия, маневры и иные военные мероприятия; гражданские войны и массовые беспорядки; акты терроризма и пиратства; захват судна, задержание, реквизиция, арест по политическим мотивам; минирование акваторий; применение оружия массового поражения. Указанный перечень может быть расширен по соглашению сторон договора страхования».
2	Отсутствие механизма взаимного признания полисов с иностранными государствами.	КТМ РФ не содержит норм, регулирующих признание российских страховых полисов портовыми властями иностранных государств. Это создает правовую неопределенность для судовладельцев при заходе в порты дружественных стран (Китай, Индия, Турция, ОАЭ), которые формально не обязаны признавать российское страховое покрытие.	Разработать типовое межправительственное соглашение о взаимном признании страхового покрытия ответственности судовладельцев и военных рисков. Включить в КТМ РФ отдельную главу «Международное признание страхования».
3.	Неопределенность арбитражной юрисдикции для споров по страховым случаям в зонах военных конфликтов.	Традиционные арбитражные оговорки, ведущие в Лондонский морской арбитраж (LMAA), стали рискованными из-за санкций (российские страховщики и судовладельцы не могут получить юридические услуги от британских фирм, а арбитражное решение может быть не исполнено из-за блокировки счетов).	Стимулировать использование альтернативных арбитражных институтов: <ul style="list-style-type: none"> • Международного коммерческого арбитражного суда (МКАС) при Торгово-промышленной палате РФ; • Китайской морской арбитражной комиссии (СМАС, Пекин), которая признается в 60 странах — участницах Нью-Йоркской конвенции 1958 г.; • Арбитражного центра БРИКС (проект, представленный Минюстом России в октябре 2025 года).

Описанные в табл. 2 предложения позволят получать выплаты в случае повреждения судна из-за военных рисков.

Предложение альтернативных инструментов управления риском

В условиях, когда традиционное перестрахование на западном рынке недоступно (или стоит слишком дорого), возникает потребность в предложении альтернативных инструментах управления риском. Наиболее перспективным для российского рынка являются следующие.

Во-первых, это секьюритизация и катастрофические облигации (CAT bonds, catastrophe bonds) [14]. Применительно к страхованию «теневое» флота это может выглядеть следующим образом. Страховщик (цедент) учреждает специальную компанию, которая выпускает облигации на рынке капитала. Инвесторы (например, суверенные фонды, пенсионные фонды, страховые компании) приобретают данные облигации, получая повышенный купонный доход (обычно + 5-10%). В договоре облигационного займа фиксируется триггерное событие (например, потеря танкера в результате военных действий в Ормузском проливе, разлив нефти объемом более 10 000 тонн, общая авария с убытком свыше 50 млн долл. США). Если триггерное событие не наступает в течение срока обращения облигаций (обычно 3-5 лет), инвесторы получают номинальную стоимость обратно вместе с купонным доходом. Если триггерное событие наступает, выплата основной суммы долга инвесторам откладывается или частично/полностью направляется на покрытие убытков страхователя. По состоянию на 2026 год российский рынок находится на стадии концептуальной проработки такого варианта: Российская национальная перестраховочная компания (РНПК) совместно с Банком России и Минфином РФ изучает возможность пилотного выпуска CAT bonds для покрытия рисков Северного морского пути (риски ледового сжатия, аварий в Арктике). Ожидается, что первый выпуск может состояться в 2027-2028 гг. при условии внесения необходимых законодательных изменений.

Во-вторых, это создание перестраховочного пула БРИКС [10]. Речь о создании такого перестраховочного пула ведется с 2024 года. По словам министра финансов РФ Антона Силуанова, такая компания позволит выстроить систему страхования товаров, грузов и услуг, не зависящую от политических решений. По мнению некоторых экспертов, страховой рынок в странах БРИКС обладает потенциалом для укрепления экономической интеграции и обеспечения устойчивого развития объединения. При этом система должна работать на основе современных технологий. Российский Минфин работает уже над созданием депозитарной системы BRICS Clear, основанной на технологии распределенного реестра, которая может стать элементом работы такого пула. Таким образом, создание перестраховочного пула БРИКС — это с одной стороны, шаг к большей независимости и устойчивости для стран-участников, но, с другой стороны, требующий тщательной проработки, инвестиций и преодоления ряда технических, регуляторных и политических вызовов.

В-третьих, это может быть создание российского клуба взаимного страхования (P&I) судовладельцев. Предпосылками создания такого клуба являются: несоответствие роста премий и выплат (страховые выплаты составляют от 20 до 40% страховых премий по каско страхованию и около 10-11% при страховании гражданской ответственности), длительное урегулирование убытков и ограничения и исключения страхования военных рисков страховыми компаниями). Такой институт страхования широко используется за рубежом (на него приходится около 90% страхования тоннажа) [15], но отсутствует в России.

В-четвертых, это может быть использование гарантий правительства с возможностью их компенсации бюджету российскими страховыми компаниями. Такие предложения были сделаны от судоходных компаний в рамках VI

Международной конференции «Риски в морском страховании: лучшие практики, российский и международный опыт»

В-пятых, в проекте Стратегии развития Северного морского пути и Трансарктического транспортного коридора до 2050 года предусмотрено создание национальной страховой компании для экспортирующих сырье судов. Ожидается, что полисы будут признаны Китаем, Индией, Турцией и другими странами-партнерами на основании межправительственных соглашений [16].

Сравнение данных инструментов представлено в табл. 3.

Таблица 3

Сравнительная характеристика предлагаемых инструментов управления морских рисков, альтернативных обычному страхованию в условиях санкционной политики и эскалации военных рисков

Инструмент	Преимущества	Ограничения и барьеры
секьюритизация и катастрофические облигации (CAT bonds)	облигации могут быть номинированы в рублях, юанях, индийских рупиях или дирхамах ОАЭ, что позволяет полностью обойти долларую и евровую инфраструктуру (SWIFT, клиринг через DTC/Euroclear); инвесторами могут выступать суверенные фонды дружественных стран (Китайская инвестиционная корпорация CIC, Фонд Абу-Даби ADIA, Катарский инвестиционный орган QIA), которые не находятся под вторичными санкциями США (на текущий момент); CAT bonds не требуют участия западных перестраховщиков (Lloyd's, Munich Re, Swiss Re) и не подпадают под их ограничения.	сложность структурирования: необходима высокая квалификация андеррайтеров, актуариев и юристов, владеющих инструментами секьюритизации; высокие транзакционные издержки (юридическое и финансовое структурирование, регистрация, рейтингование) — от 500 тыс. до 2 млн долл. США на одну эмиссию, что экономически оправдано только для пула рисков объемом от 100 млн долл. США; отсутствие в российском законодательстве понятия «страховые ценные бумаги» и специального режима для CAT bonds.
создание перестраховочного пула БРИКС	снижение зависимости от западных страховщиков; снижение рисков, связанных с введением санкций со стороны других стран; развитие торговли и инвестиций между странами-участницами; создания условий, более подходящих для специфики стран-участников; вероятность снижения расходов на страхование грузов и других рисков, так как ранее значительная часть премий направлялась западным компаниям.	существенные финансовые ресурсы на создание; если компания не будет достаточно капитализирована, это может привести к проблемам с выплатами по страховым случаям; недоверие к новой системе со стороны ее участников, особенно в начале её работы; возможность оказаться неконкурентоспособной по сравнению с западными компаниями; различия в уровне экономического развития стран-участниц, что может затруднять принятие коллективных решений, наиболее выгодных для всех участников объединения.

Инструмент	Преимущества	Ограничения и барьеры
создание российского клуба взаимного страхования (P&I) судовладельцев	требуется меньший уставной капитал, чем при создании страховой компании; формируется гарантийный фонд; формируется фонд превентивных мероприятий; допускается принятие решений судовладельцами; более низкие сроки выплаты в среднем около 30 дней против 150 дней у страховых компаний); авансирование убытков; освобождение от налогов.	необходимость внесения законодательных изменений; нужен лидер, который был бы преисполнен энтузиазма и смог увлечь людей этой идеей; готовность самих владельцев судов действовать сообща и оказывать друг другу взаимную поддержку.
использование гарантий правительства с одновременным страхованием этих гарантий в страховых компаниях	гарантии компенсации рисков для судовладельцев; возможность заходов в некоторые зарубежные порты в условиях санкционных ограничений и военных рисков.;	необходимость внесения законодательных изменений; потребуется достаточная капитализация; требуется формирования гарантийного фонда за счет бюджета; вероятность отсутствия покрытия со стороны страховых компаний из-за попадания риска в разряд исключений из покрытия.
создание национальной страховой компании (НСК)	снижение зависимости от западных страховщиков; снижение рисков, связанных с введением санкций со стороны других стран; НСК может подавать в арбитражные суды стран, которые препятствуют обеспечению судоходства.	признание полисов российской национальной страховой компании на международном уровне остается под вопросом; российской организации прежде всего потребуется получить признание от дружественных государств-партнеров; потребуется достаточная капитализация и поддержка со стороны властей.

Как видно из табл.3. каждый из представленных альтернативных инструментов управления морскими рисками в текущих условиях имеет свои преимущества и недостатки. Все они требуют более детальной проработки и обоснования.

Заключение

Проведенное исследование дополнительных аспектов трансформации морского страхования позволяет сделать несколько теоретических и практических выводов.

1. Теневой флот не является временным явлением. Опыт Ирана (2012–2020) и текущая динамика (рост с 102 до 647 судов за 4 года) свидетельствуют о том, что теневой флот становится одним из элементов судоходства. Для России это означает необходимость разработки правового режима для легализации части операций теневого флота (например, через создание «зеленых коридоров» под эгидой БРИКС+).

2. Правовые коллизии КТМ РФ должны быть устранены в кратчайшие сроки. Отсутствие легального определения военных рисков, механизма взаимного признания создает неопределенность, которая капитализируется в виде повышенных тарифов (на

10–15% выше необходимого) и отсутствие уверенности судовладельцев в получении компенсации ущерба.

3. «Страховая хрупкость» требует новых методов оценки рисков. Традиционные актуарные модели, основанные на частоте и тяжести убытков, не учитывают репутационные и санкционные риски. Необходима разработка интегрального индекса страховой хрупкости, включающего формальные (санкционный статус, наличие военного риска) и неформальные (репутация перевозчика, история манипуляций AIS, юрисдикция флага) индикаторы.

4. Иранский опыт показывает, что признание полисов — это политический, а не технический вопрос. Даже самый надежный национальный страховщик не будет признан иностранным портом без соответствующего межправительственного соглашения. Для России это означает необходимость активизации двусторонних переговоров с Китаем, Индией, Турцией, ОАЭ, Вьетнамом, Индонезией и другими странами Глобального Юга.

5. Альтернативные инструменты управления морскими рисками требуют проработки и законодательной подготовки, что является основой перспективных исследований в этой сфере. Поэтому приоритетом на 2026 год должно стать внесение изменений в КТМ, Федеральный закон «О рынке ценных бумаг» и другие нормативные документы.

6. Наиболее вероятным является базовый сценарий консервации текущих тенденций, что требует разработки альтернативных инструментов управления морскими рисками.

Список литературы

1. Домнина, О. Л. Влияние санкций на перевозку грузов / О. Л. Домнина // Транспорт. Горизонты развития : Труды 2-го Международного научно-промышленного форума, Нижний Новгород, 07–09 июня 2022 года. – Нижний Новгород: Волжский государственный университет водного транспорта, 2022. – С. 9
2. Сайт Российской национальной перестраховочной компании. URL: <https://rnrc.ru/press-center/public/rnpk-sohranyaet-zaschitu/> (дата обращения: 08.04.2026)
3. Цветкова, Д. Д. Оценка влияния антироссийских санкций на деятельность предприятий морского транспорта / Д. Д. Цветкова, О. М. Прошина, Э. А. Лешедько. - Текст: непосредственный // Молодой ученый. — 2024. — № 11 (510). — С. 300-303
4. Бойко Г. О санкционных рисках судовладельцев / - URL: https://zakon.ru/blog/2025/05/13/o_sankcionnyh_riskah_sudovladelcev (дата обращения 11.04.2026)
5. 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.
6. Kpler. The turning tides Maritime risk and compliance insights 2025-2026/ https://translate.yandex.ru/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F&source_lang=en&target_lang=ru&text=The%20turning%20tides%20Maritime%20risk%20and%20compliance%20insights%202025-2026 (дата обращения 11.04.2026)
7. Противодействие внешнеэкономическому давлению: опыт иранских санкций. /Кожанов Н.А., СПб, 2015. URL: https://eusp.org/sites/default/files/archive/centres/ENERPO_RC/Reports/2015_Kozhanov.pdf?ysclid=mok0fuhqz1842423213 (дата обращения: 08.04.2026)
8. Светлана Бик. Финансы катастроф/ Коммерсантъ от 07.06.2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6745606?ysclid=mo8j5t934380226663> (дата обращения: 08.04.2026)
9. Карчевов А. Правовые последствия включения судна в санкционные списки США и ЕС // Морское право и страхование. - 2025. - № 3.- С. 45–52.

10. Алимпеев Д. Перспективы создания перестраховочного пула БРИКС // Финансы и кредит. — 2025. — № 18. — С. 34–41.
11. Renaissance_Insurance. URL: https://www.tbank.ru/invest/social/profile/Renaissance_Insurance/c9e8caf9-68c6-4993-a824-e8904993b10d/?ysclid=moh1gis7o7864299273&author=profile (дата обращения: 08.04.2026)
12. «Кодекс торгового мореплавания Российской Федерации» от 30.04.1999 N 81-ФЗ (ред. от 31.07.2025)
13. Макаров Р. Морское страхование военных рисков на примере эскалации боевых действий в Персидском заливе/ URL: https://zakon.ru/blog/2026/03/03/morskoe_strahovanie_voennyh_risikov_na_primere_eskala_cii_boevyh_dejstvij_v_persidskom_zalive (дата обращения: 08.04.2026)
14. Солдатова А.О. Перестрахование страховых рисков через выпуск катастрофических облигаций (CatBonds) // Банковские услуги. 2023. № 10. С. 9–18. DOI: 10.36992/2075-19152023_10_9
15. Для создания российского P&I клуба нужен лидер, исполненный энтузиазма. URL: <https://dzen.ru/a/ZcnZyDT9wzKNSI-p?ysclid=moh4nljg6i9798943> (дата обращения: 08.04.2026)
16. Вихров П. С судами и следованием: власти готовят создание национальной страховой компании // Известия. — 22 октября 2025. — URL: <https://iz.ru/1976337> (дата обращения: 08.04.2026)

References

1. Domnina, O. L. The impact of sanctions on the transportation of goods / O. L. Domnina // Transport. Horizons of Development : Proceedings of the 2nd International Scientific and Industrial Forum, Nizhny Novgorod, June 07-09, 2022. Nizhny Novgorod: Volga State University of Water Transport, 2022. p. 9
2. Website of the Russian National Reinsurance Company. URL: <https://nrnc.ru/press-center/public/rnpk-sohranyaet-zaschitu/> (date of request: 04/08/2026)
3. Tsvetkova, D. D. Assessment of the impact of anti-Russian sanctions on the activities of maritime transport enterprises / D. D. Tsvetkova, O. M. Proshina, E. A. Leshedko. - Text: direct // Young scientist. — 2024. — № 11 (510). — Pp. 300-303
4. Boyko G. About the sanctions risks of shipowners/ - URL: https://zakon.ru/blog/2025/05/13/o_sankcionnyh_riskah_sudovladelcev (accessed 04/11/2026)
5. Domnina, O. L. Modern trends and actual problems of marine insurance in conditions of geopolitical instability / O. L. Domnina // Insurance development strategies: competition, technology, client-centricity : Proceedings of the XXVI International Scientific and Practical Conference: in 2 volumes, Nizhny Novgorod, October 02-03, 2025. Nizhny Novgorod: Radonezh Printing Workshop, 2025, pp. 107-112.
6. Kpler. The turning tides Maritime risk and compliance insights 2025-2026/ https://translate.yandex.ru/?utm_referrer=https%3A%2F%2Fyandex.ru%2F&source_lang=en&target_lang=ru&text=The%20turning%20tides%20Maritime%20risk%20and%20compliance%20insights%202025-2026 (accessed 04/11/2026)
7. Countering foreign economic pressure: the experience of the Iranian sanctions. /Kozhanov N.A., St. Petersburg, 2015. URL: https://eusp.org/sites/default/files/archive/centres/ENERPO_RC/Reports/2015_Kozhanov.pdf?ysclid=mok0fuhqz1842423213 (date of request: 04/08/2026)
8. Svetlana Bik. Disaster Finance/ Kommersant dated 06/07/2024. URL: <https://www.kommersant.ru/doc/6745606?ysclid=mo8j5t934380226663> (date of access: 04/08/2026)
9. Karchemov A. Legal consequences of including a vessel in the US and EU sanctions lists // Maritime Law and Insurance. - 2025. - No. 3.- pp. 45-52.
10. Alimpeev D. Prospects of creating a BRICS reinsurance pool // Finance and Credit. — 2025. — No. 18. — pp. 34-41.
11. Renaissance_Insurance. URL: https://www.tbank.ru/invest/social/profile/Renaissance_Insurance/c9e8caf9-68c6-4993-

- a824-e8904993b10d/?ysclid=mohlgis7o7864299273&author=profile (accessed: 04/08/2026)
12. «Code of Merchant Shipping of the Russian Federation» dated 04/30/1999 N 81-FZ (as amended on 07/31/2025)
 13. Makarov R. Marine insurance of military risks on the example of the escalation of hostilities in the Persian Gulf/ URL: https://zakon.ru/blog/2026/03/03/morskoe_strahovanie_voennyh_riskov_na_primere_eskala_cii_boevyh_dejstvij_v_persidskom_zalive (date of request: 04/08/2026)
 14. Soldatova A.O. Reinsurance of insurance risks through the issue of catastrophic bonds (CatBonds) // Banking services. 2023. No. 10. pp. 9-18. DOI: 10.36992/2075-19152023_10_9
 15. To create a Russian P&I club, you need an enthusiastic leader. URL: <https://dzen.ru/a/ZcnZyDT9wzKNSI-p?ysclid=moh4nljg6i9798943> (date of reference: 04/08/2026)
 16. Vikhrov P. With the courts and the investigation: the authorities are preparing the creation of a national insurance company // Izvestia. — October 22, 2025. — URL: <https://iz.ru/1976337> (date of notification: 04/08/2026)

ИНФОРМАЦИЯ ОБ АВТОРАХ / INFORMATION ABOUT THE AUTHORS

Домнина Ольга Леонидовна, кандидат технических наук, доцент, доцент кафедры логистики и маркетинга, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, Н.Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: o-domnina@yandex.ru

Olga L. Domnina, Ph.D.(Eng), assistant professor, Associate Professor of the Department of Logistics and Marketing, Volga State University of Water Transport, Nesterovast., 5, N. Novgorod, 603950, Russian Federation, e-mail: o-domnina@yandex.ru

Горохова Ирина Анатольевна, кандидат технических наук, доцент кафедры управления транспортом, Волжский государственный университет водного транспорта, 603950, Н.Новгород, ул. Нестерова, 5, e-mail: paleya@mail.ru

Irina A. Gorokhova, Ph.D.(Eng), Associate Professor of the Department of Transport Management, Volga State University of Water Transport, Nesterovast., 5, N. Novgorod, 603950, Russian Federation, e-mail: paleya@mail.ru

Статья поступила в редакцию 22.04.2026; принята к публикации 25.05.2026; опубликована онлайн 20.06.2026. Received 22.02.2026; published online 20.06.2026.