

Волков Геннадий Юрьевич

канд. экон. наук, доцент

ФГКОУ ВО «Ростовский юридический институт МВД России»

г. Ростов-на-Дону, Ростовская область

СТРАХОВАНИЕ ВНЕШНЕТОРГОВЫХ РИСКОВ В УСЛОВИЯХ ВОЕННО-ПОЛИТИЧЕСКОЙ НЕСТАБИЛЬНОСТИ (НА ПРИМЕРЕ СИТУАЦИИ В ОРМУЗСКОМ ПРОЛИВЕ)

***Аннотация:** в статье исследуется трансформация механизмов страхования внешнеторговой деятельности под воздействием военного конфликта на Ближнем Востоке, нарушившего свободу судоходства в Ормузском проливе. На основе анализа динамики страховых премий, стоимости фрахта и изменений в маршрутизации грузов показано, что проявление военно-политических рисков привело к кратному росту тарифов на страхование морских перевозок (вплоть до 12 раз), аннулированию ранее оформленных полисов и переориентации транспортных потоков в обход Африки.*

***Ключевые слова:** страхование внешнеторговой деятельности, морские перевозки, военно-политические риски, форс-мажор, страховые премии, стоимость фрахта, инфляционное давление, параллельный импорт, ближневосточный конфликт.*

По мере развития процессов международного товарообмена в истории человеческой цивилизации, удалось структурировать оптимальные модели ее реализации и создать дееспособный механизм страхования внешнеторговой деятельности. Поскольку наиболее оптимальной с точки зрения затрат является морская перевозка коммерческих грузов, обязательной практикой стало страхование рисков морской транспортировки, как важнейшего условия минимизации последствий форс-мажорных ситуаций.

Конфликт на Ближнем востоке, спровоцированный американской администрацией, резким образом трансформировал мирохозяйственную систему, фактически положив начало глубокому экономико-транспортному кризису.

Нарушение свободы судоходства в Ормузском проливе, через который осуществлялась 1/5 мировых поставок наливных грузов, прежде всего сырой нефти и значительный объем контейнерных перевозок, не только увеличил вероятность проявления деструктивных рисков внешнеторговой деятельности, но и спровоцировал появление новых.

После начала боевых действий, страховые премии для судов, осуществляющих транспортировку в зоне конфликта, резко выросли на 50%, что объективно опосредовало приостановку транзитных перевозок крупными операторами. Такой шаг не только предсказуем, но и оправдан, поскольку операторы транспортно-логистических цепочек в качестве ответной меры начинают закладывать дополнительные риски в тариф. В итоге, с первых дней конфликта, стоимость фрахта и страхования увеличились в среднем в 2–3 раза. Если на конец января величина ставки на транспортировку барреля нефти составляла в среднем \$68,5–70,2 за баррель, то марте 2026 г. она уже составляла \$103,97 за баррель, продемонстрировав рост 42,02%. На самом деле можно говорить о классической реакции рынка на резкое проявление рисков, прежде всего военного толка.

Необходимо особо отметить, что возникновение военного конфликта представляет собой форс-мажор, который традиционно считается исключением из любого страхового покрытия. Фактически даже в ситуации, когда в силу экономической необходимости перевозчик готов оплатить повышенный взнос, страховая компания вправе отказать покрывать риски в зоне боевых действий. Согласно опубликованным данным, на начало марта 2026 г., цена на страховку возросла в 12 раз: с 0,25 до 3% от стоимости судна. Например, страхование нефтеналивного танкера стоимостью в \$100 млн обойдется примерно в \$5 млн. В тоже время, страховые компании разослали уведомления клиентам о том, что ранее оформленные полисы будут аннулированы из-за проявившихся рисков, а новые страховые договоры заключаться не будут.

Важно отметить тот факт, что размер премии за риск напрямую зависит от того, какая страна зафрахтовала конкретное судно: при стандартной стоимости страховки в 1–1,5% от стоимости судна, начиная с 4 марта, для судов (танкер,

контейнеровоз, сухогруз) из США, Англии и Израиля, стоимость страховки увеличилась в 3 раза. Несмотря на обещание американской администрации обеспечить военный конвой транспортным судам, ситуация не изменилась.

Логическим решением данной проблемы стало изменение маршрута доставки, что объективно спровоцировало увеличение срока доставки и стоимость морской транспортировки. Например, если до начала конфликта партия груза из ОАЭ доставлялась прямым маршрутом в порт Новороссийск, без прохода Ормузского пролива, то в сложившейся ситуации необходимо осуществлять разгрузку с последующей перевалкой в портах Омана. Также в качестве варианта альтернативного маршрута доставки предлагается маршрут в обход африканского континента, что автоматически увеличивает себестоимость морской перевозки минимум на 25–35%.

Для российской экономики новые реалии также сопряжены с рядом деструктивных моментов, прежде всего с риском роста розничных цен даже в условиях укрепления рубля и удешевлении валюты, поскольку стоимость доставки товарных позиций возрастет не меньше чем на 25–30%. В итоге будет складываться парадоксальная ситуация: поддержка рубля Центробанком поможет сбалансировать государственный бюджет, но при этом инфляционное давление, спровоцированное ростом себестоимости логистической составляющей, снизит покупательную способность населения.

Также следует учитывать такой фактор, как реакция и поведение продавцов, который, как правило, проявляется раньше реального логистического шока. Как показывает анализ внешнеторговой практики, ритейлеры моментально используют информационный повод для оправдания перманентного роста цен задолго до того, как произойдет реальный рост величины производственно-логистических издержек. В связи с этим, с большой долей уверенности, можно говорить о том, что начиная со второго квартала 2026 г. именно данное обстоятельство будет выступать главным драйвером ценового роста.

В рамках представленных прогнозно-аналитических сценариев на 2026 г., наименьший ущерб от сложившейся ситуации понесет РФ, поскольку основные

риски будут приходиться на крупнейших азиатских и европейских импортеров энергоресурсов, прежде всего Китай и Индию. Согласно рыночной логике, резкое удорожание энергоресурсов спровоцирует спад промышленного производства, ускорит инфляцию, вызовет проблемы с безработицей и объективно спровоцирует корректировку социальной политики.

Также серьезные негативные последствия ожидают страны ЕС, которые отказавшись под давлением американской администрации от дешевых российских энергоносителей, попали в фатальную зависимость от американских дорогих поставок. Рост цен на энергоносители и рост себестоимости спровоцировал перенос производственных цепочек с территории ЕС на территорию США, где условия ведения бизнеса оказались на порядок выше. Принимая во внимание тот факт, что через Ормузский пролив проходило примерно 22–30% мирового экспорта сжиженного природного газа, ситуация в экономике ЕС будет еще больше ухудшаться.

Таким образом можно говорить о том, что уже в краткосрочной перспективе ожидается серьезный спад в мировой экономике, который в значительной мере отразится на стабильности экономических моделей участников глобальной экономики. Для РФ ситуация будет носить скорее выигрышный характер, поскольку крупнейшие мировые производители Индия и Китай в условиях дисбаланса в ближневосточном транспортно-логистическом сегменте будут вынуждены увеличить объемы закупки российской нефти и газа, что в конечном итоге положительно отразится на российском платежном балансе.

В перспективе, в случае быстрого завершения конфликта, можно говорить о разовом ценовом скачке, когда рост цен не превысит отметки в 7–10%. В этом случае, поставщики будут закладывать в конечную стоимость будущий риск. Но если конфликт примет затяжной характер, то удорожание может составить уже 25–30%, а в долгосрочной перспективе после стабилизации не вернуться к прежним низким значениям в силу сохранения высокого уровня транспортно-логистических издержек.

В числе важнейшего деструктивного фактора для внешнеэкономической деятельности РФ необходимо обозначить риск невозможности контейнерных перевозок через Ормузский пролив, поскольку данный маршрут был критически важен как канал параллельного импорта.

Большинство аналитиков высказывают предположение о скорейшем завершении ближневосточного конфликта, поскольку с экономической точки зрения речь идет о больших финансовых потерях, крайне невыгодных представителям транснационального бизнеса. Поскольку с окончанием конфликта прогнозируется падение цен на энергоносители и восстановление логистических цепочек, логика рыночной модели минимизирует риск затягивания военного противостояния.

Список литературы

1. Манатов Е.С. Регулирование морского движения: международные нормы и правила / Е.С. Манатов, Д.Г. Бухаров // Научные исследования и разработки: Пенза: Наука и Просвещение 2025. – С. 38–41. EDN NTUOOE
2. Мастепанов А.М. Еще раз о глобальных вызовах нефтегазовому сектору российской экономики / А.М. Мастепанов // Проблемы экономики и управления нефтегазовым комплексом. – 2025. – №1 (241). – С. 5–7. EDN KGEXSG
3. Никитаев В. Энергетическая безопасность и управление рисками / В. Никитаев, С. Романов // Энергетическая политика. – 2026. – №1 (216). – С. 84–99. – DOI 10.46920/2409–5516_2026_01216_84. EDN IGLTVZ