СТРАХОВЩИКИ НЕДОСЧИТАЛИСЬ ГРУЗОВ

СЕГМЕНТ СТРАХОВАНИЯ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК В ПЕТЕРБУРГЕ ПО ИТОГАМ 2025 ГОДА ПОКАЗАЛ ОТРИЦАТЕЛЬНУЮ ДИНАМИКУ. ВЗНОСЫ, ПО ДАННЫМ ЦБ, СОСТАВИЛИ 8,7 МЛРД РУБЛЕЙ, СОКРАТИВШИСЬ ПО СРАВНЕНИЮ С 2024 ГОДОМ НА 22,9%. В 2024 ГОДУ РЫНОК, НАПРОТИВ, РОС: ТОГДА ПЕТЕРБУРГСКИЕ СТРАХОВЩИКИ УВЕЛИЧИЛИ ПРЕМИИ НА 26,3%, ДО 11,3 МЛРД РУБЛЕЙ. ВИКТОРИЯ АЛЕЙНИКОВА

В то же время в целом по России сегмент страхования грузов сократился менее значительно, обращает внимание старший директор по рейтингам страховых и инвестиционных компаний агентства «Эксперт РА» Ольга Басова. Премии по России составили за 2025 год 49,2 млрд рублей, что на 6,1% ниже уровня 2024 года. «Сокращение страховых премий связано со снижением объемов грузоперевозок. Кроме этого, на фоне повышения рисков и изменения маршрутов грузоперевозок происходит рост стоимости страхования. Небольшие перевозки стали чаще осуществляться без страхования»,— говорит госпожа Басова.

Отличия между Петербургом и среднероссийскими показателями объясняются структурой рынка города, отмечает директор петербургского филиала СК «Ренессанс Страхование» Максим Алташкин. В частности, здесь высока доля грузоперевозок, чувствительных к изменениям внешней торговли. Сокращение грузооборота портов Балтики, которое по данным Ассоциации морских торговых портов, по итогам 2025 года составило на 0,6% оказало прямое влияние на объемы страхуемых отправок. Также сказывается высокая база прошлого года и оптимизация грузовладельцами затрат — сокращение страхования недорогих грузов, что особенно заметно в морских перевозках, добавляет господин Алташкин.

«Бизнес перешел от страхования каждой отдельной перевозки к консолидации рисков. Компании заключают меньше договоров, но с более высокими страховыми суммами, чтобы сократить административные расходы»,— также говорит директор филиала «Росгосстраха» в Петербурге и Ленинградской области Кирилл Павлов.



ЕВГЕНИЙ ПАВЛЕНКО

НА ФОНЕ ПОВЫШЕНИЯ РИСКОВ И ИЗМЕНЕНИЯ МАРШРУТОВ ГРУЗОПЕРЕВОЗОК ПРОИСХОДИТ РОСТ СТОИМОСТИ СТРАХОВАНИЯ. НЕБОЛЬШИЕ ПЕРЕВОЗКИ СТАЛИ ЧАЩЕ ОСУЩЕСТВЛЯТЬСЯ БЕЗ СТРАХОВАНИЯ

СУЩЕСТВЕННЫЙ СПАД По данным Росстата, общий объем перевозок грузов в России по итогам 2025 года практически не изменился и составил около 9,2 млрд тонн, а грузооборот при этом снизился примерно на 1% год к году. Однако заместитель директора Северо-Западного окружного филиала «Согласия» по корпоративному страхованию Андрей Карпов говорит о более существенном спаде. Главной проблемой стало уменьшение грузовой базы в принципе, вызванное высокой стоимостью заемных средств, ужесточением денежно-кредитной политики, а также санкционным давлением на рынок грузоперевозок.

«В 2025 году многие перевозчики как в России, так и в Петербурге оказались на грани банкротства, не выдержав долговой нагрузки. Все эти факторы прямо и косвенно отразились на тенденциях в страховании грузоперевозок. С одной стороны, осознанность спроса со стороны бизнеса растет. С другой стороны, макроэкономические условия привели к стагнации объема собранных премий и заметному снижению темпов роста по сравнению с прошлыми периодами»,— рассуждает господин Карпов.

МНОГИЕ КЛИЕНТЫ СТАРАЮТСЯ ПЕРЕХОДИТЬ НА ЦИФРОВЫЕ И IT-ПЛАТФОРМЫ, ПОЗВОЛЯЮЩИЕ АВТОМАТИЗИРОВАТЬ ПРОЦЕСС ЗАКЛЮЧЕНИЯ ДОГОВОРОВ ПО СТРАХОВАНИЮ ГРУЗОВ И УРЕГУЛИРОВАНИЯ УБЫТКОВ. ЭТО ПОЗВОЛИТ В ЗНАЧИТЕЛЬНОЙ СТЕПЕНИ СОКРАТИТЬ ВРЕМЕННОЙ И ЧЕЛОВЕЧЕСКИЙ РЕСУРС НА САМ ПРОЦЕСС ОФОРМЛЕНИЯ ПОЛИСА, А ТАКЖЕ СУЩЕСТВЕННО УПРОСТИТЬ ПРОЦЕСС ДОКУМЕНТООБОРОТА ПРИ УРЕГУЛИРОВАНИИ УБЫТКОВ

РАСТУЩАЯ КОНКУРЕНЦИЯ Ряд крупных и опытных игроков страхового рынка существенно — от 30 до 50% — сократили портфели, хотя в тоже время, менее известные компании увеличили сборы почти на сотни процентов, указывает Павел Евстратов, директор центра страхования транспортных рисков СК «Капитал-полис», которая по итогам прошлого года показала динамику, близкую к среднерыночной.

СК «Согласие» по результатам 2025 года снизила сборы в Петербурге на 6%. Объем грузоперевозок особенно резко сократился в четвертом квартале. Немаловажную роль, по словам господина Карпова, сыграла высокая волатильность иностранной валюты: по данным ЦБ, в 2025 году курс доллара упал на 23% по сравнению с 2024 годом. Стоимость груза в долларовом эквиваленте осталась прежней, но в рублях сильно подешевела, что, в свою очередь, повлияло и на страховую премию в рублях.

У «РЕСО-Гарантии» динамика по итогам года положительная: рост премий в Петербурге составил 6,9%. Наибольший рост страхование грузов показало в сегментах промышленного оборудования, фармацевтики, металлургии (металлопроката и черные металлов), а также товаров народного потребления, рассказывает начальник отдела страхования грузов компании Андрей Анохин. Он обращает внимание на растущую конкуренцию, которая выражается в демпинге и включении в страховые программы различных дополнительных рисков, а также в введении дополнительных цифровых сервисов для клиентов (личный кабинет, API-интерфейсы), позволяющих напрямую взаимодействовать в цифровой среде клиентам и страховщикам.

Портфель петербургского филиала «Согаза» по страхованию грузов вырос более чем в два раза, количество сделок увеличилось на 20%. В компании говорят о росте доли страхования проектных грузов, когда осуществляется доставка сложного технологического оборудования, имеющего высокую стоимость. «При организации морских перевозок клиенты все чаще используют возможность застраховать военные риски. А экспедиторские компании проявляют интерес к цифровым возможностям. В экспортно-импортном страховании отмечаем переориентацию на такие страны как Китай, Индия, Бразилия, африканские государства»,— рассказывают в «Согазе».

КЛИЕНТЫ ВЫБИРАЮТ ЦИФРУ По словам Павла Евстратова, главная тенденция 2025 года — продолжение переориентации логистики на восточное и южное направления: коридор «Север — Юг», маршруты через Казахстан, Иран, ОАЭ, Дальний Восток. Грузы на этих маршрутах генерируют повышенный спрос на страхование. «Удлинение маршрутов объективно повышает риски. Страховщики учитывают это в тарифной политике, но главное — растет спрос на „сквозное“ страхование, покрывающее весь маршрут, а не отдельные его участки. Высок интерес к покрытию импорта из Китая и ЮВА. А сегмент, связанный с европейскими поставками, ожидаемо сократился»,— говорит страховщик.

Удлинение логистических цепочек и геополитическая напряженность заставляют компании чаще выбирать страхование от всех рисков, говорит Андрей Карпов. Одновременно растет роль программ для специфических и высокорисковых сегментов, требующих особой экспертизы и перестраховочной поддержки (военные риски и перевозки в опасных регионах при морской логистике), а также программ по страхованию грузов двойного назначения, грузоперевозок при международном транзите, продолжает эксперт.

В числе значимых трендов — рост в страховании сегмента, задействованного в электронной коммерции. «Есть спрос на страхование ответственности перед маркетплейсами. Продавцы на маркетплейсах стали активно подключать страхование грузов и сроков доставки, чтобы избежать штрафных санкций и не нести риски потери или повреждения груза»,— добавляет господин Карпов.

Кирилл Павлов также говорит о росте числа полисов у клиентов в сегменте маркетплейсов. В числе важных трендов он выделяет цифровизацию: страховщики активно внедряют цифровые сервисы и телематику. «Борьба за клиента в большей степени идет через цифровизацию процессов»,— подчеркивает эксперт.

«Многие клиенты стараются переходить на цифровые и IT-платформы, позволяющие автоматизировать процесс заключения договоров по страхованию грузов и урегулирования убытков. Это позволит в значительной степени сократить временной и человеческий ресурс на сам процесс оформления полиса, а также существенно упростить процесс документооборота при урегулировании убытков»,— добавляет господин Карпов.

Что же касается тарифов, то, как отмечают страховщики, они не растут, но становятся дифференцированными. Ставки часто бывают договорными, в основном колеблясь в диапазоне от 0,07 до 0,2% по стандартному покрытию, делится господин Карпов. Итоговая цена полиса формируется исходя из типа груза, географии маршрута и выбранного объема покрытия (франшиза, набор рисков).

ДАВЛЕНИЕ БУДЕТ ЗАМЕТНЫМ В первом квартале 2026 года на сегмент сильно повлияли ситуация в Персидском заливе и китайский Новый год, говорит Павел Евстратов. «Морские и авиационные перевозки по ряду критических направлений существенно сократились на фоне продолжающейся нестабильности на Ближнем Востоке. А традиционное замедление активности в Китае в феврале привело к временному снижению потока застрахованных грузов. Давление на рынок будет более заметным. В текущих условиях сохранение объемов на уровне 2025 года уже окажется достойным результатом»,— делает выводы он.

«Логистика перевозок к 2025 году стабилизировалась, однако с началом военных действий в Персидском заливе все снова меняется: маршруты, количество перегрузок, новые транспортные узлы. Это означает рост рисков на каждом дополнительном этапе транспортировки, что поддерживает спрос на страхование»,— говорит господин Алташкин.

Господин Анохин прогнозирует, что по итогам всего 2026 года рынок может показать рост не более чем на 10–15%. «Внесение изменений в законодательство о вмененных видах страхования (страхование гражданской ответственности перевозчика, экспедитора) позволит увеличить сборы в этом сегменте. При этом снижение потребительского спроса, санкционное давление, дорогие кредиты, исчерпание потенциала роста, стабилизация валютного курса могут стать сдерживающими факторами для рынка»,— говорит он. ■