УДК 368.01

Бондаренко Павло Валерійович
к.е.н., ст.викладач кафедри ФМтаФР
Одеський національний економічний університет (Україна)

СУЧАСНІ ТЕНДЕНЦІЇ З СТРАХУВАННЯМ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ НА МІЖНАРОДНОМУ РИНКУ СТРАХУВАННЯ

JEL classification: *G22*

Сучасний міжнародний ринок страхування водного транспорту характеризується глибокими структурними змінами, зумовленими поєднанням технологічного прогресу, кліматичних викликів та геополітичної невизначеності. Водний транспорт забезпечує понад 80 % світової торгівлі, тому ефективне страхування виступає не лише механізмом захисту активів, а й стратегічним елементом інноваційного підприємництва, що сприяє економічному зростанню та масштабуванню інноваційних екосистем. За даними [2], глобальні страхові премії в морському секторі за 2024 рік склали 39,92 млрд дол. США, продемонструвавши зростання на 1,5 % порівняно з 2023 роком. Стабільність спостерігалася в сегментах вантажів та корпуса суден, тоді як офшорна енергетика зазнала скорочення майже на 8 % через низькі ціни на нафту, санкції та декарбонізацію [2].

Основне завдання дослідження полягає в аналізі ключових тенденцій ринку страхування водного транспорту з акцентом на інноваційні трансформації бізнес-моделей страховиків, що забезпечують їхню конкурентоспроможність та стійкість у нових умовах. Особливу увагу приділено геополітичним факторам, зокрема кризі в Червоному морі, яка змусила значну частину флоту уникати протоки Баб-ель-Мандеб та Суецького каналу, перенаправляючись навколо мису Доброї Надії [3]. Це призвело до подовження рейсів на 10–14 днів (до 20–34 днів у круговому рейсі), зростання витрат на паливо (до 1 млн дол. США за рейс Азія–Європа) та викидів CO_2 понад на 46 % [3]. Страхові наслідки включають різке підвищення воєнних премій та загальних ставок hull-страхування [3].

Таблиця 1

Глобальні страхові премії морського страхування за сегментами, 2024 р.

Сегмент	Премії, млрд дол. США	Зміна до 2023, %	Частка в загальному обсязі, %
Вантаж (Cargo)	22,64	1,6	56,7
Корпус суден (Hull)	9,67	3,5	24,2
Офшорна енергетика	4,34	–7,9	10,9
Морська відповідальність	≈3,27	–	8,2
Загалом	39,92	1,5	100

*Узагальнено автором згідно [3]

Аналіз глобальних страхових премій морського страхування за 2024 рік, свідчить про відносну стабільність ринку на тлі помірного зростання загального обсягу премій до 39,92 млрд доларів США, +1,5 % порівняно з 2023 роком. Домінуючу роль відіграє сегмент страхування вантажів, який сформував 22,64 млрд доларів США, що відображає стійкість глобальної торгівлі та значний внесок китайського ринку, де зростання премій випереджало динаміку експорту завдяки розвитку електронної комерції. Сегмент страхування корпусу суден продемонстрував помітніше зростання - до 9,67 млрд доларів США, тобто +3,5 %, що зумовлено підвищенням вартості флоту та стабільним попитом у Європі. Водночас офшорний енергетичний сегмент зазнав скорочення до 4,34 млрд доларів США, що пояснюється низькими цінами на нафту, санкціями та процесами декарбонізації. Частка морської відповідальності ≈ 3,27 млрд доларів США, залишилася стабільною, проте менш динамічною.

Загалом ці тенденції підтверджують стійкість традиційних сегментів морського страхування, водночас підкреслюючи зростаючі виклики для ринку, геополітичну

нестабільність, старіння флоту, інфляцію ремонтних витрат та необхідність інноваційних підходів - цифровізація, параметричне страхування та ESG-інтеграція.

Таблиця 2

Динаміка транзиту через протоку Баб-ель-Мандеб та Суецький канал, 2023– 2026 р.р.

Період / Показник	**До кризи (2023)**	**Пік кризи (поч. 2024)**	**Січень 2026**	**Зміна порівняно з 2023**
Транзити через Баб-ель-Мандеб (середньоденно)	≈ 70–80 суден	≈ 19 суден	≈ 33 судна (7-денний середній)	–55–60 %
Транзити через Суецький канал (щомісяця, контейнеровози)	≈ 2000–2200	Значне падіння	≈150	–60–86 % (4 квартал 2025 – поч. 2026)
Тривалість рейсу Азія–Європа	Стандартна	+10–14 днів	Залишається подовженою	+10–34 днів (round trip)
Додаткові витрати на паливо (round trip)	–	До 1 млн дол. США	Залишаються високими	Значне збільшення

*Узагальнено автором згідно [2; 3]

Аналіз транзиту через протоку Баб-ель-Мандеб і Суецький канал у 2023–2026 р.р. виявив суттєвий вплив геополітичної кризи на глобальні ланцюги поставок. До кризи середньодобовий транзит становив 70–80 суден, а щомісячний контейнерний трафік через Суецький канал — 2000–2200 одиниць. У січні 2024 р. трафік скоротився до 19 суден на добу, що змусило перевізників переорієнтувати маршрути навколо мису Доброї Надії, подовживши рейси Азія–Європа на 10–34 дні та підвищивши витрати на паливо до 1 млн дол. США за рейс. Станом на січень 2026 р. спостерігається часткове відновлення: середній 7-денний транзит через Баб-ель-Мандеб зріс до 33 суден, проте контейнерний трафік через Суецький канал залишився низьким — близько 150 суден на місяць (зниження на 60–86 % порівняно з 2023 р.). Загальне скорочення транзиту становить 55–60 %, за обсягом вантажів — 35–45 %.

Таблиця 3

Динаміка воєнних страхових премій для транзиту через Червоне море у 2023– 2026 р.р., % від вартості корпусу судна

Період	**Воєнна премія за рейс (% hull value)**	**Примітки / Джерела**
До кризи (2023)	0,01–0,05 %	Нормальний рівень
Пік атак (2024)	0,3–1,0 %	Зростання в 10–20 разів; деякі до 1 % за 7 днів
Після перемир'я (кінець 2025)	≈0,2 %	Найнижчий рівень з листопада 2023
Січень–березень 2026 (коливання)	0,2–1,0 %	Залежить від інцидентів; спайки після атак

*Узагальнено автором згідно [2; 3]

Тривалі додаткові витрати продовжують генерувати економічні втрати та інфляційний тиск, актуалізуючи потребу у впровадженні параметричного страхування, AI-моніторингу та диверсифікації маршрутів для підвищення стійкості морської торгівлі [1].

Література

1. Бондаренко П.В. Вплив асиметричних ризиків на структурні зміни страхового ринку України. Збірник тез IV Всеукраїнської науково-практичної конференції *"Трансформація менеджменту в умовах глобальної макроекономічної нестабільності"*. 18-20 березня 2026 р., м. Миколаїв. МНАУ.

2. The Global Economic Consequences of the Attacks on Red Sea Shipping Lanes. *Center for Strategic and International Studies (CSIS)*. 2024. Available at: https://www.csis.org/analysis/global-economic-consequences-attacks-red-sea-shipping-lanes

3. IUMI Stats Report 2025. *International Union of Marine Insurance (IUMI)*. Hamburg: IUMI, 2025. 46 p. Available at: https://iumi.com/wp-content/uploads/2025/11/IUMI-Stats-Report-2025.pdf