

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ

**«КИЇВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ІМЕНІ ВАДИМА ГЕТЬМАНА»**

Факультет фінансів

Кафедра банківської справи та страхування

галузь знань 07 Управління та адміністрування
спеціальність 072 Фінанси, банківська справа та страхування
освітня програма Банківський та страховий менеджмент
Форма навчання: Заочна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «Страхування автотранспортних засобів та його розвиток в Україні»

здобувача Деркач Інни Юріївни

(Прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис здобувача)

Науковий керівник:

Кандидат економічних наук

(вчене звання, наукова ступінь)

Мурашко О.В.

(підпис)

(Прізвище, ініціали)

**Робота допущена до захисту перед Екзаменаційною комісією
з атестації здобувачів вищої освіти (ЕК)**

Завідувач кафедри банківської справи та страхування:
доктор економічних наук, професор _____

(підпис)

Примостка Л.О.

Київ 2024

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ.	6
1.1. Сутність та принципи страхування автотранспортних засобів.....	6
1.2. Історія та розвиток страхування автотранспортних засобів	9
1.3. Організація страхування автотранспортних засобів	13
РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ РИНКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	21
2.1. Стан та аналіз ринку страхування автотранспортних засобів.....	21
2.2. Методологія розрахунку страхових премій в страхуванні автотранспортних засобів.....	32
2.3. Аналіз урегулювання страхових випадків та виконання зобов'язань страховиків.....	37
РОЗДІЛ 3. ІНІЦІАТИВИ ДЛЯ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ.....	43
3.1. Порівняльний аналіз міжнародного та українського досвіду страхування автотранспортних засобів.....	43
3.2. Практичні аспекти вибору страховика та страхового продукту	49
3.3. Пропозиції щодо вдосконалення автострахування в Україні	51
ВИСНОВКИ.....	56
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	61
ДОДАТКИ.....	66

ВСТУП

Актуальність теми полягає в тому, що страхування автотранспортних ризиків пов'язане з глибокими економічними та соціальними змінами, що відбуваються в суспільстві у зв'язку з масовою автомобілізацією, збільшенням кількості власників транспортних засобів, зростанням інтенсивності руху та величезними матеріальними втратами внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП). Проблеми, пов'язані з розвитком та становленням ринку автострахування, стали предметом дослідження багатьох вітчизняних авторів: Охріменко Ю.Л., Богаченко В.Г., Залетів О.М., Соболев А.М., Кулаєв Ю.Ф., Гутченко А.В. та ін.

В умовах ринкової економіки страхування перетворюється на комерційний бізнес. Страхування стає важливою сферою комерційної діяльності та визнається окремим сектором економіки. Природно, що страхові компанії, як інші підприємства, мають власний фінансовий контроль, щоб гарантувати свою законну діяльність. У зв'язку з цим страхування включається у фінансування підприємств і галузей. Як високоефективний інструмент державної політики, страхування не тільки мінімізує економічні втрати, але в деяких випадках дозволяє державі зберегти свою національну ідентичність та економічний суверенітет. Економічна природа страхування проявляється у виплаті грошової компенсації потерпілим від збитків внаслідок непередбачених або передбачуваних, але невідворотних катастрофічних подій, особам, яким може бути завдано шкоди такими подіями і які за законом або договором зобов'язалися сплатити відшкодування (внесок) заздалегідь (тобто до настання події). Страхові фонди складаються з внесків осіб, які заздалегідь (тобто до настання події) погодилися сплатити відшкодування (внесок) або зобов'язані сплатити його за законом або договором.

Автострахування – це вид страхування, який захищає майнові інтереси страхувальника. Воно стосується витрат на ремонт транспортного засобу після аварії, поломки, викрадення або крадіжки. У той час як кількість транспортних засобів на дорогах зростає з року в рік, рівень поведінки учасників дорожнього руху

значно знизився. Як наслідок, зростає кількість ситуацій, що загрожують життю пасажирів і водіїв, і дорожньо-транспортні пригоди стають дедалі частішими.

Аналіз дорожньо-транспортних пригод в Україні показує, що стан доріг за останні роки поступово погіршується. Статистика свідчить, що рівень аварійності на дорожній мережі є стабільно високим. Ремонт транспортного засобу після дорожньо-транспортної пригоди вимагає трьох інвестицій: грошей, здоров'я та часу. Автострахування, представлене страховими компаніями, покликане захистити водіїв від великих грошових витрат і паперової тяганини. Автострахування може полегшити життя автовласника, заощадити гроші та час, якщо він застрахований. Регулярні виплати за страховим полісом набагато менші, ніж ті, які власник транспортного засобу витратив би на ремонт автомобіля без страхування.

Тому страхування сьогодні є дуже важливим для всіх транспортних засобів. Адже страхування захищає як матеріальний, так і моральний добробут від непередбачених травм і збитків у разі аварії або дорожньо-транспортної пригоди.

Метою написання роботи є розкриття теоретичних основ автострахування та пошук нових пропозицій для України, щодо активізації розвитку автомобільного страхування.

Завдання:

- визначити сутність та принципи страхування автотransпортних засобів;
- описати історію та розвиток страхування автотransпортних засобів;
- дослідити організацію страхування автотransпортних засобів;
- проаналізувати стан ринку страхування автотransпортних засобів;
- дослідити методологію розрахунку страхових премій в страхуванні автотransпортних засобів;
- проаналізувати урегулювання страхових випадків та виконання зобов'язань страховиків;

- провести порівняльний аналіз міжнародного та українського досвіду страхування автотранспортних засобів;
- дослідити практичні аспекти вибору страховика та страхового продукту;
- надати пропозиції щодо вдосконалення автострахування в Україні.

Об'єктом дослідження є страхування автотранспортних засобів

Предметом дослідження є відносини, які виникають між суб'єктами автотранспортного страхування та їх фінансовий вплив на забезпечення страхового захисту третіх осіб та майнових інтересів водіїв автотранспортних засобів.

Методи дослідження: у процесі даної роботи використано загальнонаукові методи аналізу і синтезу, методи порівняння, групування, табличний та графічний методи.

Практична значущість отриманих результатів: полягає у можливості використання отриманих у роботі пропозицій щодо вдосконалення автотранспортного страхування у діяльності страхових компаній.

Структура роботи: вступ, 3 розділи, 9 підрозділів, висновки, список використаних джерел. Загальна кількість сторінок – 67.

РОЗДІЛ 1: у першому розділі викладено сутність страхування автотранспортних засобів, також його історія та розвиток. Описана організація страхування автотранспортних засобів в Україні.

РОЗДІЛ 2: у другому розділі описаний сучасний стан автострахування в Україні. Проведено аналіз показників страхових премій по страхових компаніях, а також аналіз врегулювання та страхових виплат.

РОЗДІЛ 3: у третьому розділі висвітлено порівняння українського досвіду автострахування та міжнародного, описані практичні аспекти вибору страховика. Також внесено пропозиції по вдосконаленню автострахування в Україні.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

1.1 Сутність та принципи страхування автотранспортних засобів

У сучасному динамічному суспільстві використовується велика кількість різноманітних транспортних засобів, які наражаються на зростаючі ризики і тому потребують захисту, позаяк і страхування.

Страхування транспортних засобів від небезпек називається транспортним страхуванням. Залежно від виду транспорту його можна розділити на морський, річковий, автомобільний, повітряний і змішаний. Сьогодні спостерігається великий інтерес до послуг страхування автотранспорту. Оскільки автотранспортне страхування є інтеграцією різних видів страхування, за визначенням С. Осадець, має сенс трактувати його як узагальнене поняття для страхування всіх видів транспортних ризиків. Автотранспортне страхування може охоплювати страхування транспортних засобів, вантажів та відповідальності.

Автотранспортне страхування – це комплекс певних видів страхування, пов'язаних з експлуатацією автотранспортних засобів, що захищають як власність, так і відповідальність; В. М. Стецюк визначає систему автотранспортного страхування як різні види страхування, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням автотранспортними засобами. Вона визначається як складна система взаємозалежних економічних відносин, що включає сукупність форм, видів, методів і страхової бази страхування, пов'язаних з формуванням і розподілом страхових фондів для захисту майнових інтересів страхувальника, його юридичної відповідальності та майнових інтересів, пов'язаних із життям і здоров'ям потерпілого.

Сучасні словники трактують автострахування як галузь страхування автомобілів, мотоциклів, водіїв і пасажирів. Таким чином, автострахування містить

багато видів страхування, як-от особисте, майнове та страхування відповідальності, функція яких залежить від виду наданого страхування. Динамічний розвиток національної економіки призвів до пожвавлення виробничої та комерційної діяльності підприємств, збільшення імпорتنих та експортних вантажопотоків, підвищення добробуту та мобільності населення, що значно збільшило потребу в автомобілях.

Автомобільний парк в Україні вже перевищує 9 мільйонів транспортних засобів різних марок і різного призначення. Зі збільшенням платоспроможності громадян, покращенням фінансування та страхування попит на автомобілі та інші транспортні засоби, безсумнівно, зростатиме. Держава також зацікавлена в розвитку автострахування. Це пов'язано з тим, що захист від ризиків у цьому секторі має велике соціальне значення (особливо це стосується страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів). На практиці існують різні варіанти автострахування. Відрізняються між собою не лише обсяги відповідальності страховиків, але й склад ризиків, що покриваються страхуванням, тобто покриття відповідальності страховика.

Страхові випадки, в яких страхова компанія не виплачує відшкодування, мають обмеження:

- автомобіль був знищений під час бойових дій;
- автомобіль був конфіскований на підставі постанови правоохоронних органів;
- в разі радіоактивного забруднення авто;
- гниття, корозія, втрата природних властивостей матеріалів, що використовуються в автомобілях, природні хімічні процеси тощо;
- природний підйом автомобіля в цілому, окремих деталей і вузлів, втрата товарного вигляду, заводські дефекти;
- збитки, понесені в результаті участі автомобіля в перегонах;
- збитки, заподіяні майну водія і пасажирів, які перебували в транспортному засобі під час страхового випадку.

Науковці виділяють чотири основні категорії автотранспортного страхування, що представлені на рисунку 1.1.

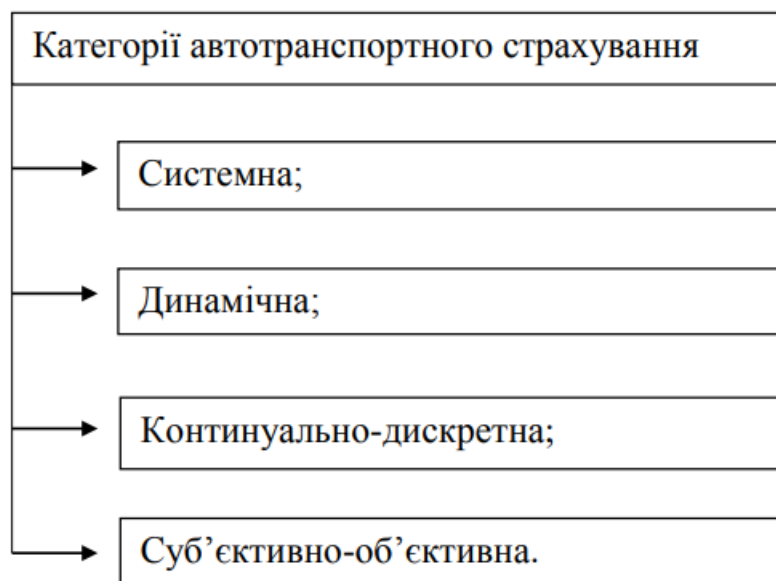


Рисунок 1.1 - Категорії страхування автотранспортних засобів

Страхування є систематичним, оскільки воно систематично проявляється в різних сферах фінансів. На фінансовому рівні страхування здійснюється через механізм обов'язкового страхування. Крім того, держава в особі компетентних органів здійснює контроль та нагляд за страховим ринком. У недержавному фінансовому секторі страхування здійснюється на системній основі, оскільки підприємства та організації можуть виступати як страхувальниками, так і страховиками. Оскільки автострахування функціонує не лише в межах однієї країни, воно також практикується у сфері міжнародних фінансів. Зокрема, Україна є членом міжнародної системи автострахування "Зелена картка".

На фінансовому ринку страхові компанії виступають потенційними інвесторами та вкладають кошти для підтримки та збільшення страхових резервів. Автострахування також має унікальну присутність на рівні домогосподарств, оскільки домогосподарства є основними суб'єктами страхових відносин. Ця категорія є динамічною, оскільки є процесом. Він відбувається в контексті інтегрованих та взаємопов'язаних фаз, таких як продаж послуг автострахування,

придбання та управління застрахованим майном та відшкодування збитків у разі настання страхового випадку, і ці фази можуть тривати протягом значного періоду часу. Моторне страхування є безперервно-переривчастою категорією, оскільки воно здійснюється для всієї страхової організації і має специфічний часовий і територіальний характер. Страхування має як дискретні, так і континуальні характеристики. Дискретні характеристики страхування пов'язані з тим, що воно здійснюється у формі договорів, які мають певний термін дії. Наприклад, страховий договір на автоцивільну відповідальність діє 12 місяців. Континуальні характеристики страхування пов'язані з тим, що воно є процесом, який триває весь період дії договору страхування. Наприклад, у період дії страхового договору на автоцивільну відповідальність страхова компанія зобов'язана відшкодувати збитки, завдані внаслідок ДТП.

Страхування є суб'єктивно-об'єктивною категорією, оскільки воно має як суб'єктивні, так і об'єктивні характеристики. Суб'єктивні характеристики страхування пов'язані з волею і свідомістю людей, які беруть участь у страхових відносинах. Наприклад, страхувальник приймає рішення про укладення страхового договору і вибирає страхову компанію. Об'єктивні характеристики страхування пов'язані з тим, що воно є економічним інститутом, який відповідає певним законам і принципам. Наприклад, страховий договір повинен відповідати вимогам законодавства.

1.2 Історія та розвиток страхування автотранспортних засобів

Історичний досвід показує, що деякі елементи страхування були відомі за тисячі років до нашої ери. Археологічні знахідки свідчать про те, що вже в давні часи люди усвідомлювали необхідність страхового захисту від катастроф, пожеж, крадіжок та інших несподіваних небезпек у господарському житті. Мета – захистити себе від катастрофи, пожежі, крадіжки та інших несподіваних ризиків у господарському житті. Тобто забезпечити солідарне відшкодування збитків,

завданих стихійними лихами та іншими небезпеками, кожному члену торгового або дорожнього колективу за рахунок усіх його членів.

Історія автострахування починається з 1 лютого 1898 року, коли перший поліс автострахування був виданий американською страховою компанією "Travellers Insurance Company".

У 20-х роках минулого століття зі збільшенням кількості транспортних засобів на дорогах зростає і потреба у страхуванні від можливих збитків. Тоді ж виникла ідея страхування юридичної відповідальності власників транспортних засобів: у 1925 році в американському штаті Массачусетс було запроваджено обов'язкове страхування всіх автотранспортних засобів.

На початку п'ятдесятих років XX століття автоцивілка стала повністю обов'язковою майже в усіх європейських країнах завдяки Угоді про «Зелену картку», яка набула чинності в січні 1953 року. Згідно з цією угодою, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, видане в країнах, які є сторонами цієї угоди, є дійсним у будь-якій іншій країні, яка є членом цієї угоди.

Страховий ринок України розвивається, збільшується його місткість. Це призвело до значного ускладнення діяльності страховиків та виникнення низки порушень, які підривають довіру страхувальників. Не менш важливими для всіх страховиків є труднощі в отриманні інформації та статистичних даних.

Детальний аналіз транспортного страхування дасть розуміння початку та процесу становлення страхової діяльності, страхових операцій, основних джерел формування страхових фондів та, за необхідності, створення конкурентного страхового ринку в Україні.

Аналізуючи нормативно-правову базу транспортного страхування, слід зазначити, що в більшості розвинених країн законодавство про обов'язкове автотранспортне страхування ґрунтується на конституційних правах громадян та правовому захисті їхніх прав на життя і майно від протиправних дій та інших дій третіх осіб. Отже, структура автотранспортного ринку є досить зрілою та

диференційованою, а також можна відзначити процес активної концентрації страхового капіталу та інтернаціоналізації страхового бізнесу.

Україні знадобилося десять років, щоб гармонізувати свою систему автострахування зі світовою практикою. Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) було запроваджено в Україні Указом Президента з 1 січня 1995 року з перемінним успіхом, а механізм стимулювання був встановлений постановою Кабінету Міністрів. Після низки змін та відтермінувань, запровадження обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відбулося 1 січня 2005 року, коли набув чинності Закон «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Протягом останніх років страховий ринок України демонструє високі темпи зростання і разом з банківським сектором став одним з найбільш динамічних секторів фінансового ринку. Незважаючи на негативний вплив світової фінансової кризи на місцевий фінансовий ринок у цілому, український страховий ринок продовжував демонструвати високі показники на початку 2008 року. У четвертому кварталі зростання значно сповільнилося порівняно з аналогічним періодом 2007 року через негативний вплив світової фінансової кризи, але в цілому страховий ринок продовжував зростати у 2008 році за всіма показниками.

Вплив світової фінансової кризи у другій половині 2008 року сповільнив зростання ключових показників діяльності на місцевому ринку автострахування[17].

У першій половині 2010 року місцевий ринок автострахування загалом демонстрував тенденції, характерні для фінансового сектору. Попит на послуги автострахування різко впав на фоні зниження платоспроможності населення та підриву довіри до фінансових установ. Як наслідок, ринок автострахування скоротився приблизно на 30% у 2010 році порівняно з 2009 роком.

У 2010-2011 роках було вжито низку заходів для вдосконалення системи обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів, включаючи скасування «короткострокових» договорів та запровадження єдиного типу договору в місцевих страхових полісах для транспортних засобів, зареєстрованих в Україні, запровадження системи моніторингу платоспроможності страхових компаній-членів МТСБУ без залучення працівників, запровадження системи спрощеного оформлення дорожньо-транспортних пригод з використанням "європротоколу".

За даними Нацкомфінпослуг, витрати автостраховиків постійно зростають, а надходження премій зменшуються. Це призвело до того, що все більше страховиків банкрутують і йдуть з ринку. Ринок страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів цього року розвивався сприятливо. Незважаючи на низьку прибутковість цього сегменту ринку, він залишається пріоритетним напрямком страхової діяльності для компаній через можливість розширення клієнтської бази [6].

У 2011 році українські страховики збільшили збори премій з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності майже на 40% порівняно з аналогічним періодом 2010 року до понад 2 млрд. грн. (2010: 1 463 млн. грн.), а страхові виплати зросли на 24% до понад 800 млн. грн. Кількість проданих полісів ОСЦПВ у січні-листопаді цього року зросла на 3% до 7,448 млн. За цей період українські страховики врегулювали 9,21 млн. страхових випадків, що на 7,1% більше, ніж у січні-листопаді 2010 року (86 000 випадків).

Середня сума страхового відшкодування зросла з 4 768 грн у 2005 році до 9 773 грн у 2011 році. Страховики все частіше виплачують страхові відшкодування. Таким чином, можна сказати, що ринок виконує свої зобов'язання, але в деяких аспектах він досяг дуже серйозного рівня і потребує подальшого вдосконалення, і є надія, що зміни, які відбуваються на ринку, призведуть до цього.

Законодавча база України потребує не лише нормативного вирішення різноманітних проблем у сфері автострахування, але й має забезпечувати розумне регулювання в контексті економічних трансформацій та страхових відносин у глобальній економіці.

Зміни в політиці України повинні враховувати суттєві зміни в геополітичній та геоекономічній ситуації, пов'язані з глобалізацією. Глобалізація страхових відносин долає правові та економічні бар'єри між локальними страховими ринками, що виникають під впливом змін у світовій економіці, підвищує відкритість локальних страхових ринків і створює глобальний страховий простір для адаптації всіх суб'єктів страхових відносин до нових умов діяльності з подальшим міжнародним рухом страхових послуг. Для досягнення поставленої мети автор пропонує змодельовати процес управління автотранспортним ринком в умовах глобалізації страхових відносин (рисунк 1.2).

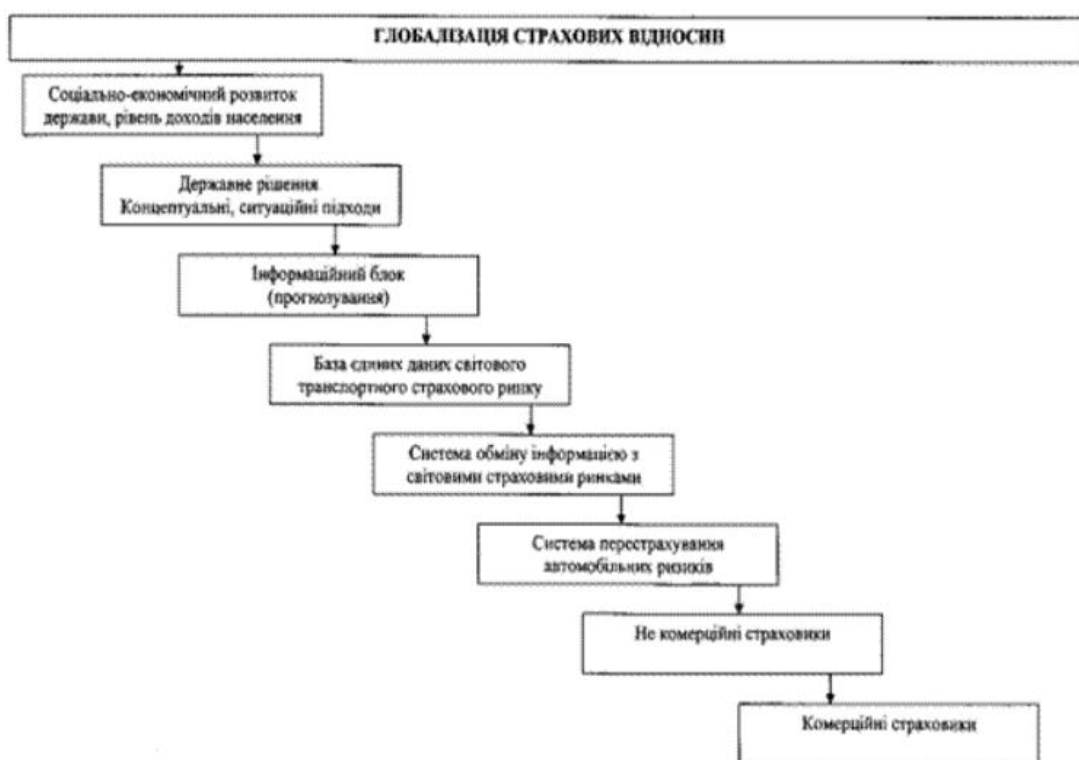


Рисунок 1.2 - Моделювання процесів управління автотранспортним ринком в умовах глобалізації страхових відносин

1.3 Організація страхування автотранспортних засобів

Основними цілями страхового ринку є страхові компанії та брокери. Кожен з них виконує свої функції і має свої особливості та механізми для реалізації

економічних вигод. Суб'єктивно-об'єктивний характер автострахування здійснюється через економічну систему відповідно до законів об'єктивно існуючого економічного процесу в суспільстві. Він може змінюватися залежно від результатів оцінки суб'єктом умов страхування. Важливим аспектом автострахування є укладання договору страхування. У багатьох випадках договір страхування є спрощеним і має форму страхового поліса. Як для страхувальника, так і для страховика страховий поліс є юридичним документом, що встановлює основні умови страхування.

Ціна на послуги конкретного страховика залежить від розміру та структури його страхового портфеля, якості його фінансової діяльності, управлінських витрат та очікуваних прибутків. Якщо ціна на страхові послуги є надмірно високою, страховики можуть опинитися в не вигідному становищі порівняно з конкурентами і втратити клієнтів. Характеристики страхових продуктів:

- нематеріальність та невіддільність: страхові продукти безпосередньо не набувають матеріальної конкретності в традиційному розумінні. Хоча виробництво, продаж і споживання відбуваються одночасно і всі ці етапи взаємопов'язані, страхові продукти не можна побачити, відчутти (лише через певний проміжок часу після настання страхового випадку), спробувати на смак або переносити;
- не зберігання: страхові продукти не можна виготовити заздалегідь і зберігати на складах для подальшого продажу;
- ризикованість: ризик стосується як страховика, так і страхувальника, наприклад, ризик страхувальника полягає у втраті сплачених страхових внесків, якщо страховий випадок не настане протягом періоду дії полісу;
- тривалість: страховий захист діє протягом певного періоду часу, зазначеного в договорі страхування.

Допоміжними ознаками є:

- страховий продукт не можна запатентувати;
- майже не можливо заощадити, накопичити, за винятком страхування життя і пенсій;

- не можна передати як власність, право ним скористатися іншому суб'єктові, окрім випадків, передбачених договором страхування.

Термін «страхові послуги» наразі використовується у фінансовій сфері разом із терміном «страхові продукти», але консенсусу щодо їх визначення немає. Більш загальним поняттям вважається «страхові продукти». У зв'язку з цим у науковій літературі виділяють такі підходи до розуміння співвідношення понять «страхові послуги» та «страхові продукти». Згідно з першим підходом, ці терміни є синонімами. Такого підходу дотримуються автори підручника «Страхування», головним редактором якого є С. Осадець, в підручнику використовуються обидва поняття «страховий продукт» і «страхова послуга».

Страховий продукт (послуга) – це сукупність цивільно-правових відносин, спрямованих на захист майнових інтересів фізичної або юридичної особи у разі настання певної події (страхового випадку), визначеної договором страхування або чинним законодавством. Згідно з другим підходом, страхові послуги входять до складу страхових продуктів. Страховий продукт – це сукупність основних і додаткових послуг, що надаються страхувальнику під час виконання договору страхування.

Третій підхід полягає у визначенні страхового продукту в рамках послуги. Страхова послуга є конкретизацією та фактичною реалізацією конкретного продукту страхової компанії, а тому завжди є індивідуальною. Страхові послуги є продуктом цілеспрямованої діяльності страхових компаній і розміщуються на ринку на основі комерційного еквівалентного обміну. Термін "страховий продукт" поширений на Заході.

Існують різні поняття "страхових продуктів". До них відносяться:

а) концепція відшкодування. Згідно з цією концепцією, основою страхового продукту є компенсація ризику страховою компанією. Це означає, що ризик можливого погіршення фінансового стану страхувальника компенсується ризиком (ймовірністю) можливої виплати;

б) поняття інформації.

Послуга, що надається страхувальнику, – це не виплата, а гарантія. Будь-який страховий продукт – це певна інформація, що містить умови страхової гарантії. Страхові продукти є матеріальними об'єктами, тоді як послуги – це насамперед набір заздалегідь визначеної інформації, яка реалізується в матеріальній формі у випадку настання страхового випадку.

Тому використання терміну "страховий продукт" не виключає поняття " страхова послуга". Страхові послуги, як правило, виконують три функції:

- функція, пов'язана з формуванням страхового фонду, призначеного для відшкодування збитків, спричинених конкретною страховою подією;
- безпосереднє відшкодування збитків, яких зазнав страхувальник. Через цю функцію найчастіше реалізується об'єктивна потреба в захисті через страхування;
- потреба в захисті через страхування залежить від економічних відносин між страхувальником і страховиком.

Страховик бере на себе ризик, а страхувальник – відшкодування збитків внаслідок певної події, і тому він економічно зацікавлений у створенні умов для обмеження ризику. Для цього страховики намагаються регулювати поведінку страхувальника таким чином, щоб ступінь ризику не збільшувався, а також створювати умови для запобігання страховим випадкам. Страховики також зацікавлені в раціоналізації законодавства та чіткому визначенні меж публічної господарсько-правової відповідальності страхувальника. Це є фундаментальною особливістю страхової послуги як окремої економічної категорії.

Страхові продукти можна класифікувати за такими ознаками:

а) за способом споживання:

- індивідуальні;
- колективні;
- комплексні (їх створення зумовлене необхідністю страхового захисту не одиничного об'єкта страхування, а цілої низки об'єктів страхування, пов'язаних між собою);

б) за тривалістю споживання:

- короткострокового споживання;
- з обмеженим строком споживання;
- довгострокового споживання;

в) за рівнем інноваційності:

- принципово нові: коли жоден національний страховик не має ліцензії на певний вид страхування, такий продукт є нетрадиційним для цієї країни, але існує в інших країнах;

- частково нові;
- умовно нові: є новими чи для певної страхової компанії, чи для певного регіону країни;

- нові з погляду системи продажів: страхові продукти розробляються на основі вже існуючих, але під певний канал продажу, наприклад, Інтернет;

г) залежно від попиту:

- масового попиту;
- імпульсивного попиту (купівля без особливих роздумів);
- продукти, які купуються у нагальних випадках;
- особливого попиту;
- пасивного попиту.

Автострахування в Україні здійснюється двома способами:

1. Добровільне страхування наземних транспортних засобів – це страхування, що здійснюється на підставі договору, укладеного між страхувальником і страховою компанією. Загальні умови та порядок проведення добровільного страхування визначаються правилами страхування, які визначаються страховою компанією самостійно відповідно до вимог Закону України "Про страхування";

2. Обов'язкове страхування наземного транспорту – це коли страховик бере на себе страхування відповідного об'єкта з метою виплати страхового відшкодування за заявленими страхувальником претензіями.

Страхові послуги в галузі автострахування представлені різними видами страхування, що ми можемо побачити на рисунку 1.3.

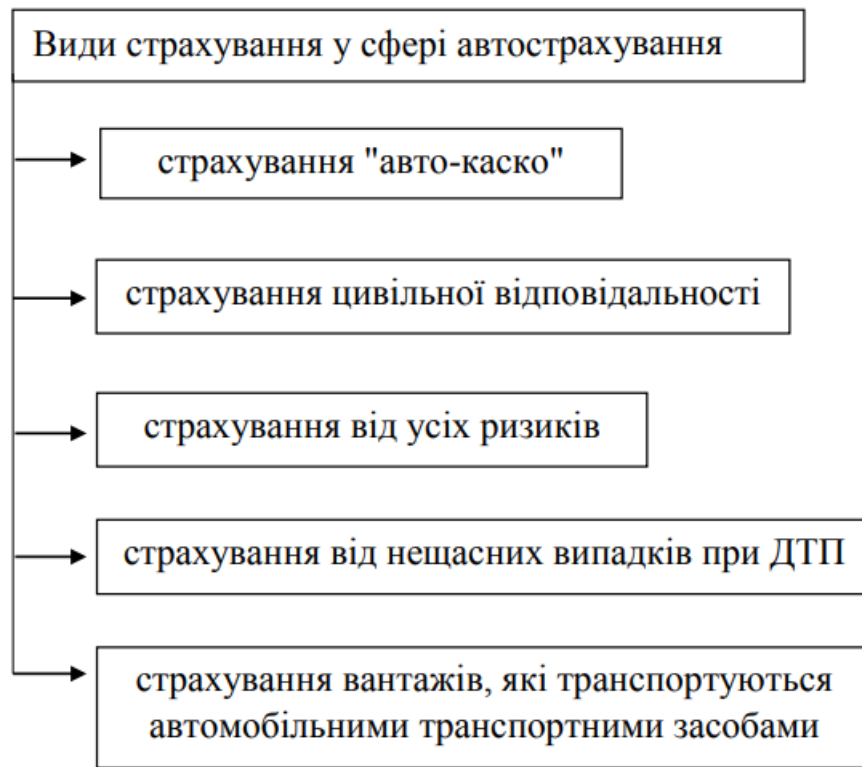


Рисунок 1.3 - Види страхування автотранспортних засобів

Серед видів автострахування найбільшою популярністю серед страхувальників користуються послуги зі страхування автокаско. До них відносяться наступні:

- страхування від нещасних випадків на транспорті (КАСКО);
- комплексне страхування;
- цивільної відповідальності;
- від усіх ризиків;
- від нещасних випадків;
- автотранспорту;
- від стихійних лих та викрадення.

Цей вид страхування охоплює всі види автотранспорту, водного та наземного транспорту. Процес аквізиційної роботи страховика при автотранспортному страхуванні відображено на рисунку 1.4.

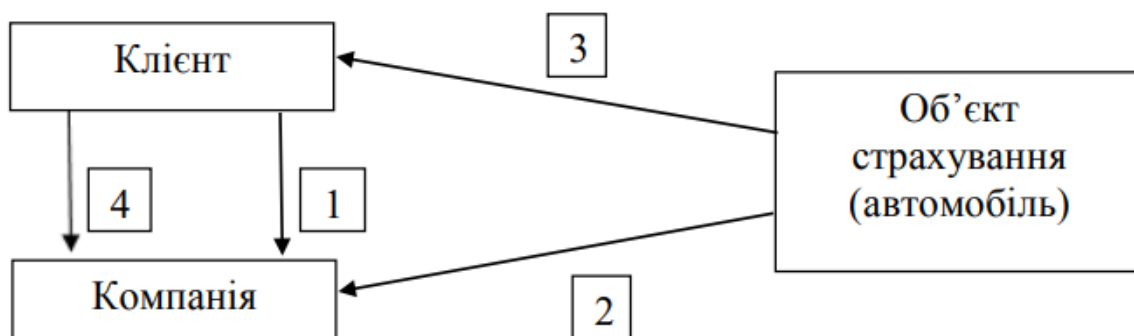


Рисунок 1.4 - Процес роботи страховика при автотранспортному страхуванні

Послуги страхування автокаско надаються повністю або частково. Під час страхування каско власнику транспортного засобу відшкодовуються збитки, завдані застрахованому майну в результаті аварії, зіткнення з іншим об'єктом, пожежі, самозаймання, стихійного лиха, вибуху або протиправних дій третьої особи, за винятком збитків, завданих підприємницькій діяльності. Часткове автострахування забезпечує покриття на випадок пожежі, вибуху двигуна, викрадення, пошкодження транспортного засобу під час крадіжки та стихійних лих.

Різноманітність форм і видів автострахування вимагає виокремлення існуючого спектру страхових послуг, що реалізуються на українському страховому ринку. До автотранспортних засобів відносяться легкові, вантажні, вантажно-пасажирські автомобілі, мікроавтобуси, мотоцикли, моторолери, мотоколяски, мопеди, трактори та міні-трактори. Транспортний засіб, що страхується, повинен належати страхувальнику на законних підставах (наприклад, право власності, повне господарське володіння, підприємницька діяльність, договір оренди, лізингу, довіреності тощо).

Умовами поліса може бути передбачено страхування додаткового обладнання, передбаченого заводом-виробником і постійно встановленого на транспортному засобі разом з транспортним засобом. До додаткового обладнання відносяться радіоприймачі. Переносні предмети (невеликі телевізори, радіоприймачі, фотоапарати) не вважаються додатковим обладнанням.

РОЗДІЛ 2

АНАЛІЗ РИНКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

2.1 Стан та аналіз ринку страхування автотранспортних засобів

За період 2011-2021 рр. частка валових страхових премій до ВВП не перевищувала 2%, середнє значення показника за цей період становить 1,89%.

У 2021 році зафіксоване рекордно низьке значення – 1,12%. Дане явище можна пояснити тим, що в 2021 році різниця з ВВП минулого року становила 20,1%, при цьому страхові премії не продемонстрували значного зростання. Слід зауважити, що оптимальний рівень проникнення страхування знаходиться на рівні від 8% до 12%. У порівнянні з розвинутими країнами світу в Україні співвідношення страхових внесків та ВВП знаходиться на низькому рівні: у США даний показник становить в середньому 27%, у Німеччині – 23%, у Великобританії – 7%.

Надходження валових страхових премій на кінець 2021 року становило близько 48,9 млрд. грн. А в 2022 році розмір валових страхових премій скоротився до 39,6 млрд. грн.

Серед всіх видів страхування за преміями найбільша питома вага належить автотранспортному страхуванню (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка»), як ми це бачимо на рисунку 2.1.

Ринок автострахування встояв за 2022 рік, незважаючи на повномасштабне вторгнення, і вже до кінця року почав відновлюватися і розвиватися. Значна частина премій припадала саме на страхування автотранспортних засобів. Якщо дивитися по видам автострахування, то обсяг ОСЦПВ залишився майже таким, як і в попередньому році, ринок КАСКО зменшився на 30%, а от «Зелена картка» навпаки набула популярності і зросла майже вдвічі, що пов'язано з активним виїздом українців закордон.

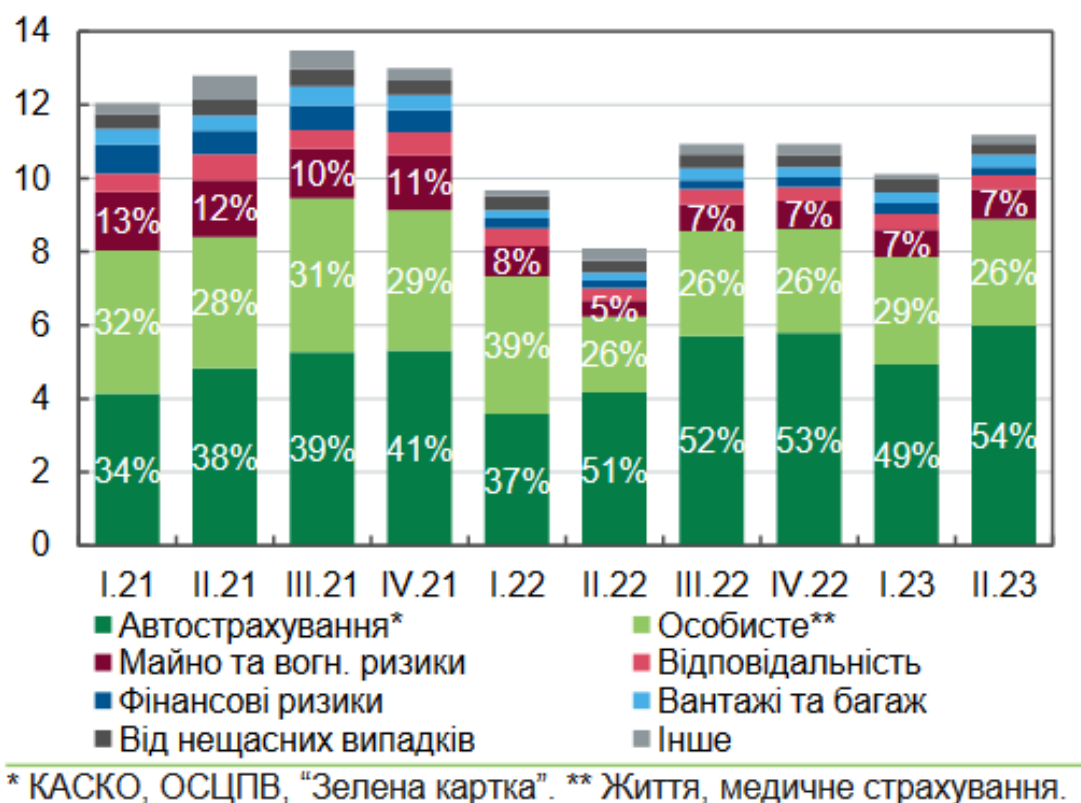


Рисунок 2.1 - Структура страхових премій за основними видами страхування, млрд грн [30]

Протягом перших тижнів війни зросла роль Європротоколів, у зв'язку з ускладненням виклику поліції на місце події. У першому кварталі 2022 року кількість врегульованих подій за європротоколом склала 39%.

А от у 2023 році попит на КАСКО знову почав рости. Чого не можна сказати про «Зелену картку», на яку попит почав падати, у зв'язку із поверненням частини українців додому. І відповідно ринок автоцивілки теж почав рости у порівнянні з попереднім роком.

Але в цілому, за перше півріччя 2023 року обсяг премій зі страхування автотранспортних засобів зріс на 21%, що перевищило довоєнний рівень.

За перше півріччя премії по КАСКО склали 4 833,6 млн. грн, ОСЦПВ - 3 697,9 млн. грн, «Зелена картка» - 2 407,2 млн. грн. При цьому найбільшу частку на страховому ринку займає страхова компанія ARX.

Здійснивши аналіз страхових полісів, що пропонуються трьома лідерами у сфері страхування авто-КАСКО, можна зробити наступні висновки:

- «Повне КАСКО» набуває більш широкої популярності й поширеності;
- пропонуються певні додаткові переваги, такі як: відшкодування витрат на евакуацію пошкодженого авто внаслідок страхового випадку з місця ДТП до місця зберігання або ремонту, але в межах певного ліміту у грошовому виразі та не більше 2-3 разів на рік;
- можлива відсутність обмеження щодо грубих порушень Правил дорожнього руху (пропонує СК «Українська страхова група»);
- страхова сума не зменшується на суму виплаченого відшкодування тощо.

Варто зазначити, що кожна із досліджуваних компаній може запропонувати певні комплексні програми страхування, наприклад, «АвтоКАСКО 3 в 1» чи «Щасливе КАСКО», де в комплексі пропонуються послуги:

- страхування водія та пасажирів;
- повне страхування авто;
- добровільна автоцивілка.

Також страхові компанії практикують впровадження нової програми страхування наземних автотransпортних засобів від електричних та/або механічних поломок. Така програма має назву «Choice». Згідно з нею страховим випадком є електричні та механічні поломки: поломки транспортного засобу, його складових частин, вузлів, агрегатів, деталей, окрім поломок, що сталися внаслідок подій, що призвели до повного або часткового припинення функціонування транспортного засобу. Тобто, мається на увазі те, що при виході з ладу будь-якої складової автомобіля (в залежності від обраного пакету), страхова компанія відшкодує витрати на заміну цієї деталі та ремонту. Це стосується навіть найдорожчих агрегатів автомобіля – трансмісії та двигуна.

Засоби, які приймаються на страхування від механічних та/або електричних поломок – ті, які придбані на території України, зареєстровані в ДПС і були в експлуатації не більше 10 років, або ті, що мають пробіг не більше 160000 км із дати першої реєстрації. При виплаті страхового відшкодування франшиза не

застосовується. Диференціація вартості такої послуги залежить від об'єму двигуна, строку експлуатації автомобіля та пробігу.

Аналіз структурних складових автотранспортного страхування КАСКО (в перекладі від іспанського «casco» - корпус, шолом) – страхування автомобілів або інших транспортних засобів від збитків, розкрадання, викрадення. Договір страхування КАСКО давно став необхідною умовою спокійного життя будь-якого автовласника. Згідно з договором КАСКО відшкодуванню підлягає будь-який збиток, який нанесено автомобілю в результаті ДТП, викраденню, протиправних дій третіх осіб та інших несприятливих обставин.

Страхові ризики, які покриває договір страхування КАСКО:

- дорожньо-транспортна пригода (зіткнення, наїзд, переверот, падіння транспортного засобу);
- стихійне явище – удар блискавки, шторм, злива, град, сильний снігопад, землетрус, повінь тощо);
- падіння предметів, попадання каміння – зовнішній вплив на транспортний засіб сторонніх предметів;
- пожежа – неконтрольоване горіння, як зовнішнє, так і таке, яке виникло в результаті самозаймання. За статистикою, після спалаху автомобіль не підлягає ремонту;
- незаконне заволодіння транспортним засобом;
- протиправні дії третіх осіб (викрадення деталей та додаткового обладнання, пошкодження скла і т.д.).

На вартість страховки КАСКО впливають такі фактори:

- марка та модель транспортного засобу, його рік випуску;
- вартість автотранспортного засобу;
- стаж водіння і вік водія: чим більший стаж водіння і вік людини, тим тариф буде привабливіший;
- додаткові послуги, наприклад, можна отримати послуги евакуатора без обмежень за сумою та оплату незалежної експертизи;

- умови ремонту автомобіля: це може бути СТО на вибір страховика або СТО на вибір страхувальника;
- збитковість (при повторному страхування).
- розмір франшизи: може бути по окремим видам ризику, або загальна по всім.

Франшиза – це частка (абсолютна сума або відсоткова частка від страхової суми), яку страхувальник відшкодовує самостійно. Франшиза буває умовна і безумовна. Умовне відрахування відрізняється від безумовного відрахування тим, що при умовному страхувальник самостійно оплачує свій збиток, якщо він не перевищує встановлену суму, а якщо збиток більший, то страхова компанія покриває повну суму збитку в тому числі і франшизу. А при безумовній франшизі страхова компанія оплачує розмір збитку мінус розмір франшизи. Страхова компанія надає пільгове відрахування зі страхової виплати з встановленням умовних відрахувань. Мета франшизи-знизити рівень нещасних випадків серед застрахованих і зробити страхувальника більш відповідальним за керування транспортним засобом. Період дії договору страхування КАСКО: від 15 днів до 1 року. Територія дії договору страхування КАСКО: Україна. Для того укласти договір страхування, страхувальник повинен написати заяву на страхування транспортного засобу.

Для отримання страхового відшкодування подаються такі документи:

- заява про виплату страхового відшкодування;
- договір страхування;
- страховий акт;
- довідка дорожньо-патрульної служби про ДТП із зазначенням прізвища особи (осіб), які постраждали при цьому та особи (осіб), які винні у скоєнні ДТП та витяг із протоколу про обставини ДТП (рішення);
- потрібна кількість фотокарток пошкодженого транспортного засобу (їх надання є обов'язковим, коли страховий випадок і ремонт автотransпортного засобу відбулися за межами України);
- довідка сейсмологічної служби про стихійне лихо;

- довідка слідчих органів про викрадення;
- документ, що посвідчує правонаступництво особи, яка звернулась за страховим відшкодуванням (у разі смерті страхувальника);
- свідоцтво про смерть (завірену копію) в разі смерті страхувальника;
- акт товарознавчої експертизи про розмір збитків чи рахунок сервісного центру про розмір необхідних затрат на відновлення;
- інші документи в разі необхідності.

Страхувальник повинен узгодити зі страховою компанією вибір станцій технічного обслуговування, в іншому випадку страхова компанія має право скорегувати розмір страхового відшкодування. Страхове відшкодування виплачується протягом трьох робочих днів після того, як страхова компанія прийме рішення про виплату страхового відшкодування. Страхове відшкодування не виплачується, якщо:

- страхувальник здійснив умисні дії, спрямовані на заподіяння збитків чи скоєння злочину;
- збитки виникли у зв'язку з тим, що страхувальник керував транспортним засобом у стані алкогольного, токсичного чи наркотичного сп'яніння чи не мав посвідчення на право керування засобом транспорту;
- про страхову подію не було заявлено вчасно та у встановленому порядку, це не дає можливості визначити причину та розмір збитків;
- якщо збитки були заподіяні в момент, коли транспортним засобом керувала довірена особа, яка не є членом сім'ї страхувальника;
- якщо збитки повністю відшкодовано особою, відповідальною за заподіяну шкоду;
- у випадку невиконання обов'язків, які передбачені правилами, за наявності страхового випадку не пред'явив документів, необхідних для прийняття рішення про виплату страхового відшкодування.

Об'єктом страхування є майнові інтереси особи, пов'язані з володінням, користуванням, розпоряджанням вантажем, внаслідок пошкодження або знищення (втрати) вантажу (товару, багажу або інших вантажів), незалежно від способу його

транспортування. Страхувальниками є власники майна або інші особи, які хоча й не є власниками, але правомірно володіють майном.

Договір страхування транзитних вантажів укладається з наступних причин:

- забезпечити захист від фінансових витрат, понесених у результаті пошкодження, крадіжки, несправності вантажу, відмови прийняти всю або частину вантажу, пошкоджень, понесених під час транспортування;
- грошовий позов, який може бути поданий проти власника судна в разі заявленої загальної аварії, якщо самі товари не постраждали.

Договір страхування може бути укладений на підставі письмової заяви страхувальника. Тариф страхової премії зі страхування вантажу є коректним, тому розраховується страховою компанією самостійно і залежить від інформації, що міститься в заяві страхувальника на укладення договору страхування вантажу:

- виду вантажу (точна назва, тип пакування, число місць та вага);
- спосіб відправки вантажу (в трюмі, палубі, навалом, насипом, наливанням, у контейнерах);
- виду транспортного засобу (наприклад, при морському перевезенні – назва судна, тип побудови, тоннаж);
- маршруту (пункту відправлення, перевантаження, призначення);
- типу обсягу страхової відповідальності (умов страхування);
- вартості вантажу.

Питання про те, чи потрібно покупцеві або продавцю оформляти страховку вантажу відповідно до умов міжнародних торгових угод, розглядається і в даний час вирішується під час укладання цих договорів. Якщо договір страхування вантажу буде підписаний, в оцінці ризиків відбудуться значні зміни. Страхувальнику не потрібно враховувати суму, про яку він не має дуже чіткого уявлення у своїй діяльності. Невизначений ризик перетворюється на певну премію. На дату отримання вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати перевізнику всі витрати, понесені ним за рахунок відправника, а в разі загальної аварії внести негайний внесок або забезпечити надійну безпеку. Залежно від викупу, перевізник може відкласти доставку вантажу, щоб сплатити відповідну суму.

Ринок автострахування (близько 70%) зростає переважно за рахунок розвитку автокредитування. Ліміт продажів в Україні становить 550-600 тисяч автомобілів, а маржа автодилерів - близько 30% [25]. Збільшення кількості автомобілів є основним стимулюючим фактором для розвитку ринку автострахування. Зростання попиту з боку фізичних та юридичних осіб відбувається переважно за рахунок фінансування, у той час, як якість страхових послуг може бути покращена за рахунок жорстких регуляторних заходів, зокрема через відповідні вимоги до якості активів страховиків. Фінансово-економічна криза негативно вплинула на функціонування цього виду діяльності, оскільки банки припинили кредитування фізичних та юридичних осіб, припинилося фінансування транспортних засобів. Багато страхових компаній зазнали значних збитків. Однак ситуація покращилась, коли банки відновили кредитування та поживавилось автострахування. Наразі в Україні (станом на листопад 2023 року) кількість страхових компаній становить 107 (зменшилася відносно попереднього року, де було 139), із них 95 страховиків non-life. До компаній, які займаються автострахуванням належать такі як ARX, Арсенал Страхування, УНІКА, Українська Страхова Група (УСГ), ТАС СГ, ВУСО, Universalna, Інго, Експрес Страхування, ПЗУ Україна та інші. Вони активно впроваджують інформаційні технології та системи для покращення своєї роботи, а також щоб клієнти правильно розуміли і могли користуватись тією чи іншою інформацією.

Як можна побачити на рисунку 2.2, інтернет-зв'язок із підрозділами застосовують у 63,6% фірм; автоматизовані системи обліку договорів, страхувальників, об'єктів, виплат, відшкодувань та страхові калькулятори – 59,1%; власне програмне забезпечення – 50%; системи оперативних взаєморозрахунків з колегами (перестрахування, співстрахування) – 36,4%; стандартні програми – 36,4%; зв'язок системи з call-центром та Інтернет-продажами – 27,3% [13].



Рисунок 2.2 - Інформаційні технології та системи, що покращують роботу страхових компаній [13]

В окремих компаніях впроваджено call-центр та страхову облікову систему з CRM, цифровий call-центр з IP-телефонією та можливістю фіксації всіх телефонних переговорів, тендерний Інтернет – майданчик для вибору найкращого страховика при страхуванні автомобіля та майна фізичними особами. Також зараз активно користуються попитом електронні поліси ОСЦПВ та «Зелена картка». Ці нововведення значно підвищують якість роботи страхових компаній [10, 21]. Водночас автовласники уникають оформлення обов'язкового страхування через недовіру до страхових компаній. І ця недовіра часто є виправданою. Адже добре відомо, що обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів сьогодні не є прибутковим для більшості страхових компаній. Зважаючи на те, що страхування – це насамперед бізнес, цілком природно, що кожна страхова компанія намагається мінімізувати витрати,

особливо в полісах обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [15].

Із цією метою страховики легітимно використовують офіційне виправдання, що страхувальник не виконав своїх договірних зобов'язань без поважних причин. До таких відмовок належать несвоєчасне повідомлення страхувальником про настання страхового випадку, неподання або несвоєчасне подання документів, необхідних для здійснення виплат, тощо. У таких випадках всі спроби страхувальника змусити страхову компанію виплатити відшкодування, в тому числі в судовому порядку, в принципі є марними. До речі, подібні проблеми з виплатами в полісах автоцивілки є одним із стримуючих факторів для багатьох автовласників при прийнятті рішення страхувати чи не страхувати свій автомобіль. А для більшості страховиків – це нещодавнє зростання страхових премій на автоцивілку [6]. Ці страховики стверджують, що підвищення тарифів є економічно обґрунтованим. Зважаючи на велику кількість аварій на українських дорогах, їм важко не повірити. Страховики занепокоєні такою ситуацією, адже страховики виплачують відшкодування за недотримання правил дорожнього руху своїми клієнтами. Навіть сьогодні деякі страховики додатково пропонують своїм клієнтам уроки водіння в подарунок. Серед причин низького рівня розвитку страхування цивільно-правової відповідальності в Україні експерти називають відсутність державного контролю за дотриманням автовласниками чинного законодавства, неадекватні штрафні санкції, низьку страхову культуру та менталітет серед автовласників, недовіру до страхових компаній та низьку платоспроможність автовласників.

Вже сьогодні страховики також замислюються над необхідністю виділення хоча б до 1% валових витрат на боротьбу зі страховим шахрайством. Щоб укласти якомога більше договорів на автострахування деякі страховики застосовують різноманітні прийоми: нестандартні програми автострахування з франшизою 0%, якісний сервіс, розгляд справ до 1 тижня, наявність автомобіля-замінника, можливість компромісних виплат, страхування без урахування амортизаційного зносу авто до 5 років, відшкодування без підтверджуючих документів при розмірі

збитку до 6% страхової суми, зменшення на другий рік розміру страхового платежу до 40%, підтримка в дорозі (евакуатор, готель, квитки). Щоб зробити якісну оцінку автострахування в Україні, необхідно розглянути обсяги надходжень і виплат валових премій зі страхування наземного транспорту.

Щоб вирішити проблему, яка панує зараз у сфері автострахування, страховикам необхідно забезпечити належний сервіс, супровід договору, максимально можливе спрощення процедури оформлення документів, що підтверджують факт настання страхової події, повне вирішення питань згідно з договором, поради кваліфікованих фахівців. Необхідно передбачити участь фінансового посередника при наданні допомоги під час врегулювання збитків, а не лише при укладанні договору. Основними критеріями сучасного ринку автотранспортного страхування України є:

- зменшення попиту на послуги автострахування з боку потенційних страхувальників. Загальний обсяг укладених договорів з автострахування у вартісному вираженні у I кварталі 2016 року був менший за аналогічний період 2015 року на 74 млн. грн.;

- збільшення страхових внесків через збільшення темпів зростання страхових внесків та збільшення втрат страхових процесів у поєднанні зі зниженням темпів зростання страхових внесків призводять до погіршення загальної доступності страхових компаній ліквідними активами, що призводить до формування страхових внесків. страхові резерви. Про це свідчать і показники загальної суми виплат, і рівень виплати страхового відшкодування;

- відсутність якісної статистичної інформації у страховому секторі;

- недосконалість законодавства у сфері автоцивілки, існуюче законодавство недостатньо відповідає вимогам чинних та європейських стандартів

- низький рівень послуг, що надаються окремими страховими компаніями, та наявність шахрайства.

Причинами низького рівня розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні експерти визначили:

- відсутність ефективного державного контролю за дотриманням власниками транспортних засобів чинного законодавства;
- відсутність штрафних санкцій;
- низька страхова культура серед автовласників (низька обізнаність про страхування цивільно-правової відповідальності);
- менталітет;
- довіра до страхових компаній
- низька платоспроможність автовласників;
- недостатній страховий захист автовласників.

Для бухгалтерського обліку страхових платежів важливі три складові:

- напрям витрат;
- дата їх визнання;
- розмір.

Облік страхових виплат залежить від напрямку використання застрахованого транспортного засобу. Момент визнання витрат визначається страховим полісом як дата виплати і дата їх виникнення. При цьому за датою виникнення страхова виплата, що припадає на собівартість готової продукції, робіт і послуг, класифікується як витрати за період, за який була визнана виручка від реалізації такої готової продукції, робіт і послуг. Страхувальник оплачує страховку за договором, в якому вказані сума, порядок і умови виплати.

2.2 Методологія розрахунку страхових премій в страхуванні автотранспортних засобів

На величину страхових премій у автотранспортному страхуванні можуть впливати різні фактори, в залежності від певного виду страховки. Отже, розглянемо деякі з них.

Для початку розглянемо, що впливає на премії по обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів (ОСЦПВ). Для даного виду страхування основними показниками для розрахунку страхової премії є:

1. Тип транспортного засобу та об'єм його двигуна (або вказати його тип, якщо це електромобіль);
2. Місце реєстрації власника транспортного засобу, де найбільша вартість буде по м.Київ, і зменшуватиметься в залежності від величини населеного пункту, найменша по селам та невеликим містечкам;
3. Розмір франшизи, де чим більша франшиза, тим менша вартість поліса, зазвичай франшизи для даного типу страхування становлять до 3200 грн, або ж можна вказати франшизу 0.

Також, окрім факторів описаних в попередніх трьох пунктах, в деяких страхових компаніях на вартість автоцивілки може впливати вік водія, збитковість по авто (наприклад, СК Інго), а також вартість автоцивілки може бути дешевшою при оформленні КАСКО в тій самій страховій компанії (наприклад, СК Арсенал Страхування).

У таблиці 2.1 розглянемо вартості автоцивілки на легковий автомобіль на рік, при реєстрації власника транспорту у місті Київ, в залежності від об'єму двигуна автомобіля та розміру різних франшиз на прикладі страхової компанії Арсенал Страхування.

Таблиця 2.1 – Вартість автоцивілок в СК Арсенал Страхування по м.Київ на початок 2024р.

Об'єм двигуна	Розмір франшизи			
	0 грн	1500грн	2600грн	3200грн
До 1,6 л	3 249грн	2 831грн	2 668грн	2 459грн
1,6-2,0л	3 704грн	3 228грн	3 041грн	2 803грн
2,0-3,0л	3 833грн	3 341грн	3 148грн	2 901грн
Більше 3,0л	5 913грн	5 153грн	4 855грн	4 475грн
Електрокар	2 924грн	2 548грн	2 401грн	2 213грн

Джерело: розроблено автором на основі [42]

У стандартному договорі ОСЦПВ передбачена страхова сума стандартно становить 320 000 грн за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю потерпілої особи, та 160 000 грн за шкоду, заподіяну майну. Але при придбанні договору обов'язкового страхування можна додатково придбати договір добровільного страхування цивільної відповідальності власників наземного транспортного засобу – це захист на додаткову суму, якщо заподіяна шкода перевищуватиме ліміт обов'язкового договору. Розмір страхової суми по додатковому договору можна обрати самостійно в межах від 50 тис. грн. до 1 млн. грн. Страховий платіж такого договору, у різних страхових компаніях зазвичай фіксований в залежності від розміру страхової суми, але в окремих страхових компаніях також може залежати від місця реєстрації власника ТЗ.

Розглянемо рейтинг кількох страхових компаній за останні роки на рисунку 2.3, а саме – страхових компаній топ 5 лідерів на ринку страхування по преміям за 9 місяців 2023р.

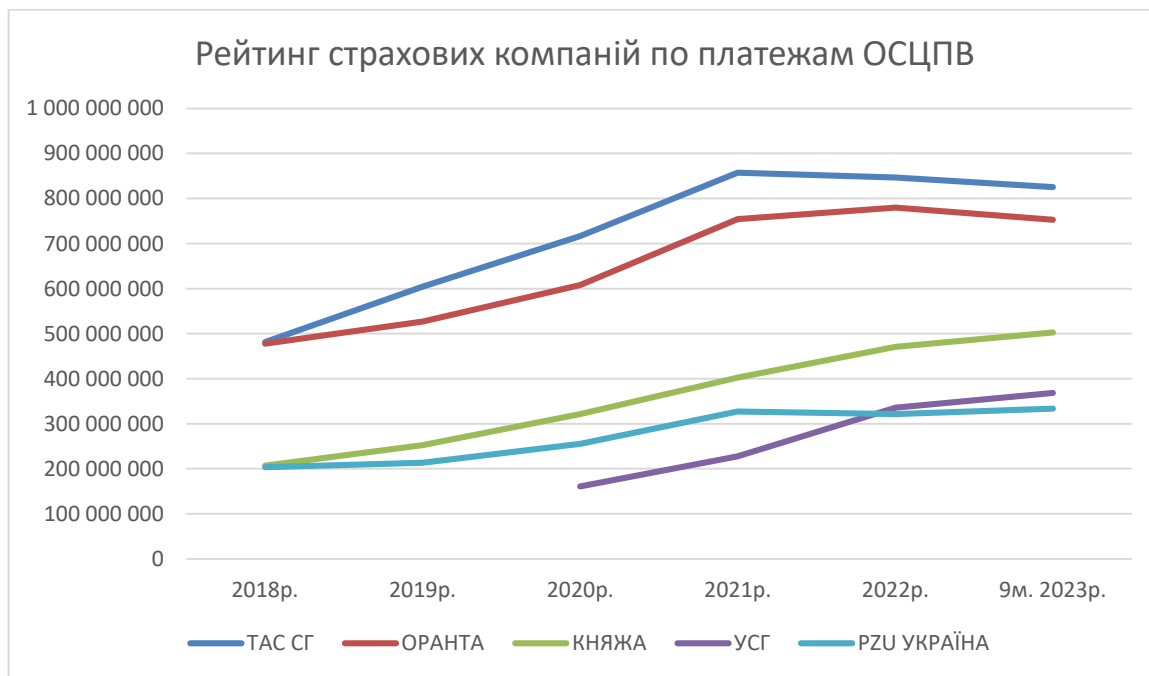


Рисунок 2.3 - Рейтинг страхових компаній по платежам ОСЦПВ

Джерело: розроблено автором на основі [43]

Перейдемо до розгляду комплексного автострахування крім відповідальності - КАСКО. У даному виді страхування більше факторів впливають на величину страхової премії, серед яких основними є:

- Вік водіїв, їх стаж керування автотранспортом, та кількість осіб допущених до керування цим транспортом (в договорі може бути вказано, як «всі водії на законних підставах віком від...(вказаний вік)», без переліку, так і безпосередньо може бути вказаний перелік конкретних водіїв допущених до керування даного транспортного засобу);
- Ринкова вартість автомобіля на момент укладання договору, а також його рік випуску;
- Франшиза за збитками (може бути як єдина франшиза, так і різна, за різними видами збитків, такі як: викрадення автівки, збитки при дорожньо-транспортній пригоді, часткова або повна загибель транспортного засобу при потраплянні в ДТП, також окремо може встановлюватись франшиза на скло та скляні деталі);
- Вибір СТО для ремонту (СТО на вибір Страховика, СТО на вибір страхувальника);
- Збитковість клієнта (у випадку якщо раніше вже був застрахований в даній страховій компанії).

На ринку страхування України по страховим платежам по КАСКО вже кілька років незмінно перше місце займає страхова компанія ARX (до 2018 року АХА Страхування), за якою слідує ПрАТ СК Арсенал Страхування, що зображено на рисунку 2.4.

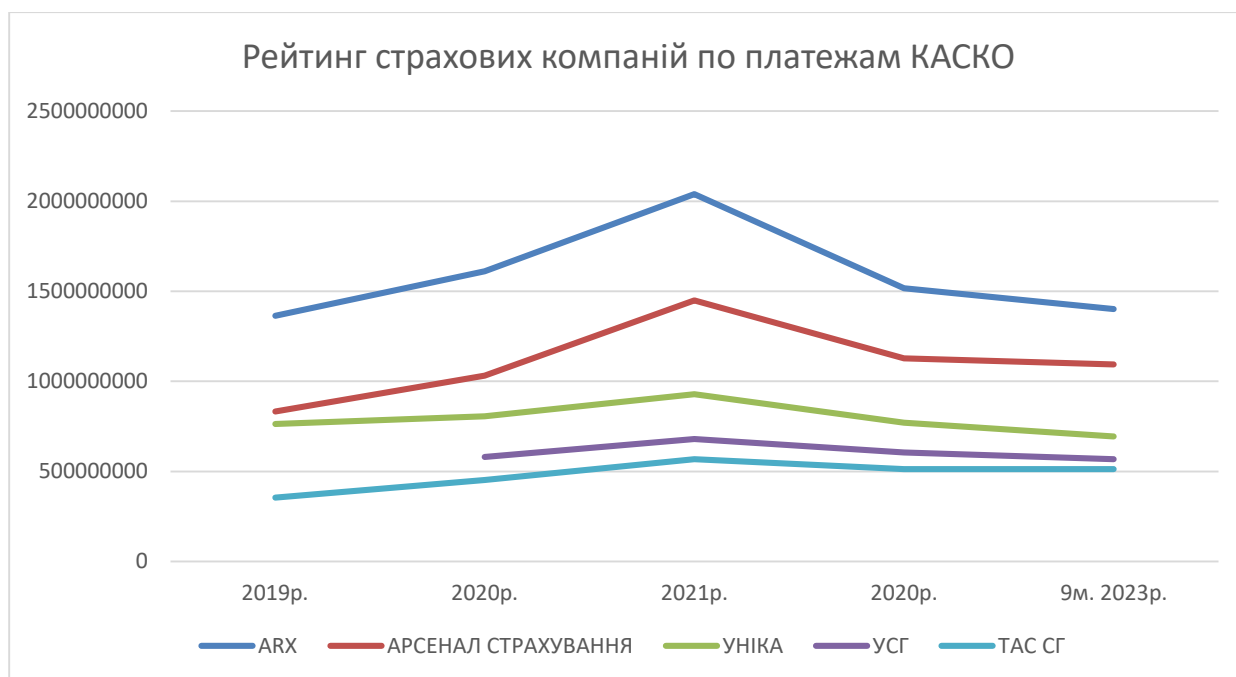


Рисунок 2.4 Рейтинг страхових компаній по платежам КАСКО

Джерело: розроблено автором на основі [44]

На ринку страхування в Україні активно з'являється страхування від воєнних ризиків. Вартість такого страхування у страхових компаніях залежить тільки від вартості авто та від терміну дії договору. Так, у СК Арсенал Страхування страховий продукт під назвою «Патронус» має настанний страховий тариф:

- 1,99% від страхової суми, при заключенні договору на рік;
- 1,49% від страхової суми, якщо строк дії договору 6 місяців;
- 0,99% від страхової суми, якщо строк дії договору 3 місяці.

Також розглянемо як формуються страхові премії по страхуванню вантажів. На вартість такої страховки, крім переліку ризиків, впливають наступні фактори:

- тип вантажу, його упаковка і вартість;
- маршрут перевезення;
- вид транспорту, наявність перевантажень і зберігання вантажу в проміжних пунктах;
- частота і обсяг перевезень (це може бути як одноразове перевезення, так і кілька перевезень протягом певного терміну);
- франшиза.

2.3 Аналіз урегулювання страхових випадків та виконання зобов'язань страховиків

Страховим ризиком за цим видом страхування вважається пошкодження, знищення або незаконне заволодіння застрахованим транспортним засобом. До страхових випадків відносяться:

- пошкодження або знищення ТЗ або будь-якої його частини (включаючи фари, дзеркала та вікна) внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;
- пошкодження або знищення деталей, вузлів або обладнання внаслідок незаконного заволодіння ТЗ, викрадення та протиправних дій третіх осіб в будь-якому місці ТЗ;
- стихійного лиха (повінь, буря, ураган, смерч, ураган, цунамі, шторм, дощ, град, просідання ґрунту, лавина, зсув, вилив ґрунтових вод, повінь, сель, блискавка, обвал тощо), падіння дерев або інших предметів, нападу тварин, пошкодження або знищення транспортного засобу внаслідок пожежі або самозаймання транспортного засобу.

До страхових випадків не відносяться і не покриваються наступні випадки:

- знищення або пошкодження ТЗ внаслідок незаконного заволодіння ТЗ, викрадення окремих частин або вузлів та умисних дій Страхувальника;
- гниття, корозія або інші природні хімічні процеси матеріалів, з яких виготовлений ТЗ, внаслідок зберігання в несприятливих умовах;
- пошкодження ТЗ внаслідок дії тепла, вогню або іншого термічного впливу (сушіння, зварювання, термічна обробка тощо)
- пошкодження ТЗ: водієм, який не має посвідчення водія відповідної категорії або перебуває у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, має знижену швидкість реакції або увагу; не має посвідчення водія відповідної категорії або перебуває у стані сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин, під впливом лікарських препаратів, що знижують швидкість реакції або увагу; має законні підстави для керування застрахованим транспортним засобом (право власності, інше речове право, договір

підряду, оренди, трудовий договір або довіреність на право керування), непокора представникам влади (втеча з місця ДТП, переслідування з боку органів внутрішніх справ); злочинні дії, крім порушень правил дорожнього руху, перевезення застрахованого транспортного засобу морським, залізничним або іншим видом транспорту, буксирування застрахованого транспортного засобу іншим транспортним засобом, участь у спортивних змаганнях або тест-драйвах, водіння з метою навчання користування застрахованим транспортним засобом, гідравлічний вплив на механізм двигуна, порушення правил експлуатації транспортного засобу, встановлених заводом-виготовлювачем.

Крім того, вони не включені до страхового випадку жовтня:

- заволодіння транспортним засобом, добровільно дозволеним власником або його уповноваженим представником в салоні, або третьою особою при використанні транспортного засобу в якості таксі (договір страхування "Автомобільне таксі");

- Дорожньо-транспортні пригоди, спричинені порушенням правил дорожнього руху водієм застрахованого транспортного засобу, а саме: виїзд на заборонний сигнал світлофора або рух на заборонний сигнал світлофора. Проїжджайте через зустрічний рух на перехрестях з подвійною центральною лінією для обгонів, поворотів або розворотів;

- викрадення реєстраційного номера транспортного засобу;
- викрадення фірмового знаку транспортного засобу;
- незаконне вилучення транспортних засобів, зазначених у базі даних, а також незаконне вилучення транспортних засобів, ввезених в Україну з порушенням процедур і правил ввезення транспортних засобів.

Страховик не приймає на страхування:

- відновлення втраченої товарної вартості транспортного засобу;
- крадіжку інструментів та коліс (у т.ч. запасних), що входять у комплектність транспортного засобу;
- збитки за пошкодження (знищення) автошин, дисків, ковпаків;

- пожежу чи самозаймання транспортного засобу при переобладнанні його на газове обладнання чи інший вид палива;

- вихід із ладу частин, деталей, вузлів, агрегатів внаслідок технічної несправності й заводського браку.

Страховик не страхує багаж, який перевозиться в застрахованому транспортному засобі. Страхове покриття не надається застрахованій особі в наступних випадках:

- військові дії та громадські заворушення;
- вилучення, конфіскація або арешт цивільною або військовою владою;
- радіоактивне забруднення, що робить транспортний засіб непридатним до експлуатації;
- вибухи внаслідок перевезення або зберігання боєприпасів та вибухових речовин;
- пожежа внаслідок порушення правил безпеки.

Проте у зв'язку з подіями в Україні з'явилося страхування від військових ризиків, де покриваються збитки завдані в наслідок дії Ракет, БПЛА будь-яких типів, баражуючих боєприпасів, засобів ППО чи ПРО, уламків. Територією покриття таких ризиків є Україна, окрім територій, де ведуться активні бойові дії, територій тимчасово окупованих російською федерацією та населених пунктів, на території яких органи державної влади України тимчасово не здійснюють свої повноваження та населених пунктів, що розташовані на лінії зіткнення розмежування, території АР Крим та м. Севастополь

Термін дії поліса становить від двох тижнів до одного року. Застраховані транспортні засоби в неушкодженному стані, які пройшли технічний огляд у встановлений термін і не застраховані в іншій страховій компанії за тим же видом ризику. Не підлягають страхуванню за КАСКО транспортні засоби, що перебувають в експлуатації понад дев'ять років (якщо в полісі не зазначено інше), а також транспортні засоби, які, за оцінкою страховика, сильно пошкоджені або значно зношені.

Автомобіль повинен бути повністю застрахований:

а) сума, що дорівнює вартості транспортного засобу відповідно до ціни і тарифу, що набрали чинності на дату укладення договору страхування; це може бути транспортний засіб. Якщо заявлена страхувальником вартість викликає у страхової компанії сумніви, вона має право запросити документ, що підтверджує її справжність.

Дійсна вартість транспортного засобу може визначатись на підставі:

- довідкових матеріалів для визначення ціни транспортних засобів;
- рахунку-фактури заводу-виробника чи офіційного представника;
- висновку оцінювача;

б) на суму частин від повної вартості (але не менше 1/10 вартості за цінами і тарифами, що діють на момент укладення договору страхування). У цьому випадку страхова компанія зобов'язується відшкодувати збиток пропорційно відношенню страхової суми до загальної вартості транспортного засобу за ціною і тарифом, чинним на момент укладення договору страхування;

в) із застосуванням "системи першого ризику".

Суть цієї системи полягає в тому, що збитки в межах страхової суми виплачуються в повному обсязі, незалежно від того, яка частина фактичної вартості є страховою сумою. Тобто принцип пропорційності в даному випадку непридатний. Договори страхування, укладені з використанням цієї системи, дійсні тільки щодо першого страхового випадку на транспортний засіб, після чого договір автоматично розривається.

Сума страхового відшкодування визначається за погодженням сторін жовтня, але в межах страхової вартості транспортного засобу та додаткового обладнання. Страхова вартість заявленого об'єкта страхування визначається на підставі документів, що підтверджують вартість транспортного засобу і додаткового обладнання, з урахуванням первісної вартості і норми амортизації.

До таких документів відносяться рахунки, рахунки-фактури дилерів, чеки, квитанції та інші платіжні документи, митні документи, преїскуранти дилерів, каталоги, сертифікати та схеми оцінки транспортних засобів. Страхова сума для транспортного засобу, взятого в лізинг (оренду) або фінансовий лізинг, не може

перевищувати суму заборгованості страхувальника перед лізингодавцем в межах вартості транспортного засобу. Страхова сума повинна становити не менше 70 відсотків справедливої ринкової вартості транспортного засобу.

Договори страхування можуть укладатися із застосуванням безумовної франшизи, яка розраховується у відсотках від страхової суми на дату укладення договору страхування. Розмір франшизи визначається залежно від страхового випадку та типу транспортного засобу.

У таблиці 2.2 показано рейтинг лідерів серед страхових компаній по виплатах за останні 6 років.

Таблиця 2.2 - Рейтинг страхових компаній по виплатах КАСКО (у тис.грн) [44]

	2018р.	2019р.	2020р.	2021р.	2022р.	9м.2023р.
ARX	521 068	616 770	669 305	923 023	695 147	611 797
АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	264 986	372 132	429 404	631 287	548 804	485 873
УНІКА	395 481	336 195	300 611	432 149	343 004	312 580
ТАС СГ	127 864	192 732	269 489	353 601	251 459	286 593
ВУСО	74 029	97 947	129 533	188 646	192 535	189 812
UNIVERSALNA	106 126	142 445	158 712	216 270	164 939	150 294

Страхування відповідальності власників транспортних засобів - один з найбільш поширених видів страхування транспортних засобів, який в більшості країн застосовується в обов'язковому порядку. У країнах Європейського Союзу майже 100% водіїв охоплені страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

У 2023 році середній термін врегулювання збитків в Україні з ОСЦПВ становить 58 днів. У таблиці 2.3 можна детальніше побачити показники по різних страховим компаніям.

Таблиця 2.3 - ТОП-15 страховиків за показником частки вимог, врегульованих до 60 та до 90 днів з дати ДТП [44].

	Страховик	Врегульовано до 60 днів, %	Врегульовано до 90 днів, %
1	Універсальна	84	91,4
2	Арсенал Страхування	83	88,7
3	ВУСО	83	87,9
4	ПЗУ Україна	82	88,6
5	Княжа	81	87,9
6	СГ ТАС	80	86,6
7	ARX	80	86,9
8	ІНГО	79	88,7
9	УНІКА	77	85,1
10	ОРАНТА	74	83,2
11	Експрес Страхування	72	88,0
12	УСГ	72	83,3
13	Країна	70	84,2
14	Гарантія	69	83,3
15	Перша	69	82,1

РОЗДІЛ 3

ІНІЦІАТИВИ ДЛЯ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

3.1 Порівняльний аналіз міжнародного та українського досвіду страхування автотранспортних засобів

У багатьох країнах потерпіла особа або власник пошкодженого майна повинні довести, що інша сторона була винна. Якщо відповідач є легальним водієм, він або вона за законом зобов'язані мати страховий поліс, який передбачає компенсацію таких збитків. Основна стаття Європейських правил дорожнього руху передбачає, що керування будь-яким транспортним засобом на дорозі, а також примушування або дозвіл іншій особі керувати транспортним засобом, незважаючи на відсутність страхового поліса, є правопорушенням, яке карається штрафом або позбавленням волі.

Страховий поліс повинен передбачати необмежену відповідальність у разі смерті або тілесних ушкоджень та страхове покриття до 375 000 доларів США для майна, яке може бути пошкоджене в результаті керування транспортним засобом на дорозі. Як свідчить страхова практика, найбільш логічним і найбільш пом'якшувальним механізмом виконання неплатоспроможними страховиками в автострахованні своїх фінансових зобов'язань, зокрема щодо задоволення вимог страхувальників або потерпілих осіб, є солідарна гарантія страхових виплат у межах своїх зобов'язань.

Гарантійні фонди найбільш популярні в розвинених країнах світу. У тій чи іншій формі, зокрема у Великобританії, Канаді, Нідерландах, США, Франції, Японії, Італії, Норвегії, Фінляндії, Греції, Іспанії тощо. У переважній більшості країн, де існують гарантійні фонди, страхове покриття за договорами автостраховання, зокрема добровільне страхування майна (КАСКО), зазвичай гарантується в поєднанні з іншими видами страхування. Єдиним винятком може бути обов'язкове страхування автомобіля, а оплата страховки за його договором

забезпечується індивідуальними гарантійними фондами, створеними відповідно до вимог національного законодавства, що стосується цього виду страхування (зокрема, країни Західної, Центральної та Східної Європи, Північної Африки та Близького Сходу). Незважаючи на особливу організаційну універсальність гарантійних фондів, загальні принципи їх створення та основи функціонування в різних країнах мають свої особливості.

У світовій практиці існує дві основні моделі створення таких фондів: фонд для певного виду або виду страхування і фонд, що охоплює всі договори страхування. Фонд певних видів страхування, як правило, створюється для підтримки страхового ринку для декількох видів обов'язкового страхування, а загальний фонд створюється для гарантії застосування страхового відшкодування широкому колу страхувальників, застрахованих осіб або постраждалих на страховому ринку. У Великобританії, наприклад, існує єдиний загальний фонд для гарантування платежів за фінансові послуги, в обов'язки якого входить гарантія платежів за договорами страхування, депозитами та інвестиціями. Такі країни, як Канада, Франція, Ірландія, Японія, Південна Корея, Норвегія, Польща та США, також створили загальні гарантійні фонди, які гарантують обов'язкове і добровільне страхування.

В Україні гарантійні фонди представлені в міжнародному та місцевому обов'язковому автострахуванні. В автострахуванні гарантійний фонд, який покриває ризик неплатоспроможності страховика за цим видом страхування, відшкодовує збитки страхувальника або особи, яка має право на страхове відшкодування, відповідно до істотних умов договору страхування, з урахуванням обмежень, встановлених певним національним законодавством, наприклад, щодо розміру збитків та фіксованих сум гарантійного відшкодування.

Структура страхових виплат гарантійних фондів за полісами обов'язкового страхування автотранспортних засобів значно відрізняється від структури виплат за загальними гарантійними схемами. Це пов'язано насамперед з обов'язковістю та соціальною спрямованістю цього виду страхування. Існування гарантійного фонду та обов'язкова участь страхових компаній, які мають право укладати договори

обов'язкового страхування наземного транспорту, у гарантійному фонді є абсолютною вимогою страхового законодавства більшості країн.

На відміну від гарантійного фонду добровільного страхування, що не пов'язане з життям, гарантує відшкодування збитків, понесених страхувальником за договором страхування, фонд обов'язкового страхування не залежить від договірних відносин між страхувальником і страховиком або від фінансового стану страховика, який укладає договір обов'язкового страхування, за винятком випадків, коли такий страховик є неплатоспроможним або ліквідованим, і в цьому випадку він гарантує виплату страхових відшкодувань третім особам. Практика діяльності гарантійних фондів в обов'язковому автострахуванні дозволяє виділити загальний перелік випадків, при настанні яких, фонди здійснюють компенсаційні (регламенті) виплати потерпілим у настанні дорожньо-транспортних пригод:

- банкрутство/ліквідація/визнання неплатоспроможним страховика або анулювання ліцензії на провадження обов'язкового автострахування;
- страхова подія сталася з вини незастрахованого водія/невстановленого транспортного засобу;
- випадок стався з вини особи, яка звільнена, відповідно до законодавства, від обов'язку мати чинний договір обов'язкового автострахування (наприклад окремі категорії громадян: пенсіонери, учасники бойових дій, інваліди тощо).

Більшість гарантійних фондів виплачують компенсацію за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та/або майну жертви у вищевказаних випадках. Єдиний виняток-інцидент, що стався через невстановлену несправність транспортного засобу. У таких випадках відшкодовується тільки шкоду життю і здоров'ю потерпілого. Цей виняток пояснюється необхідністю боротьби зі страховим шахрайством, яке може створити надмірне фінансове навантаження на казну Фонду. Фонд забезпечення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів гарантує виплату компенсації постраждалим відповідно до відповідальності за договором обов'язкового страхування, встановленим внутрішнім законодавством відповідної країни.

Ліміти відповідальності за договорами обов'язкового страхування відрізняються залежно від країни. Наприклад, у Норвегії, Люксембурзі, Ірландії, Великобританії суми страхового покриття за договорами обов'язкового страхування необмежені. У країнах Європейського Союзу, відповідно до 5-ї Директиви Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу від 2005 року, встановлені вимоги щодо мінімально допустимих лімітів відповідальності страховиків, а саме: не менше ніж 1 млн євро на одного потерпілого за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих та не менше ніж 5 млн. євро за одним страховим випадком, незалежно від кількості потерпілих; не менше ніж 1 млн. євро за одним страховим випадком за шкоду, заподіяну майну, незалежно від кількості потерпілих. У деяких країнах через суттєві обмеження відповідальності за договорами обов'язкового автострахування гарантійний фонд змушений перестрахувати можливі ризики у разі значної шкоди або серії таких збитків.

На якісно новий рівень виводить гарантійний механізм у обов'язковому автострахуванні існування міжнародних систем автомобільного страхування, які об'єднують різні групи країн, переважно за політико-географічним принципом. До таких міжнародних систем належать: «Зелена картка» (об'єднує 46 країн), «Помаранчева картка» (19 країн), «Блакитна картка» (9 країн), «Рожева картка» (6 країн), «Коричнева картка» (14 країн), «Жовта картка» (11 країн), «Біла картка» (на стадії формування, 10 країн).

Метою створення міжнародних систем автомобільного страхування є забезпечення безперешкодного транскордонного руху транспортних засобів шляхом поширення страхового покриття та гарантійної функції компетентних організацій (гарантійних фондів) за межі конкретної країни. Взірцем якісного та ефективного функціонування гарантійних схем у обов'язковому автострахуванні є міжнародна система автомобільного страхування «Зелена картка», яка об'єднує країни Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Африки та Близького Сходу. Ця міжнародна система була створена у 1949 році за рекомендацією підкомітету по автотранспорту Комітету по транспорту Європейської економічної комісії ООН.

Основне завдання системи – забезпечити захист жертв транскордонних дорожньо-транспортних пригод. Механізм такої гарантії гарантується професійними асоціаціями страхових компаній обов'язкового автострахування, функції яких встановлені в кожній країні. Національне Бюро надає гарантію подвійного характеру:

- іноземні страхові компанії повинні дотримуватися чинних законів цих країн і повідомляти уряд про те, що вони виплатять потерпілому компенсацію в встановлених межах;

- зобов'язання виконуються у Державному офісі, куди звертаються страхові компанії за використанням транспортних засобів, що потрапили в дорожньо-транспортні пригоди.

Унаслідок такого некомерційного двійчастого мандату кожне Бюро зобов'язане мати свою власну незалежну фінансову структуру, яка базується на спільному зобов'язанні страховиків, що уповноважені здійснювати обов'язкове страхування цивільної відповідальності по відношенню до автотранспортних засобів, які експлуатуються на національному ринку.

Таким чином, кожне Національне бюро держав-членів міжнародної системи виступає в якості гаранта її виконання страховою компанією, яка є членом такого бюро фінансових зобов'язань за міжнародним договором страхування.

Додаткові гарантії можуть надаватися у формі банківської гарантії або гарантійного депозиту у першокласній Європейській банківській установі. Розмір додаткових фінансових гарантій для Національних Бюро розраховується за двома критеріями: кількість транспортних засобів, зареєстрованих у країні Бюро та сума власного утримання (пріоритету) за договорами перестрахування ризиків, яка діє для страховиків-членів Бюро за договорами міжнародного страхування «Зелена картка». На рисунку 3.1 представлені розміри додаткових фінансових гарантій, рекомендованих Радою Бюро міжнародної системи для національних Бюро в залежності від кількості зареєстрованих транспортних засобів.

**Розмір додаткових фінансових гарантій для Національних бюро
залежно від кількості зареєстрованих транспортних засобів**

Кількість зареєстрованих транспортних засобів у країні (млн.)	Розмір фінансових гарантій (млн. євро)
Менше 1	€1 М
1-5	€1М + €0.5 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 1 млн. транспортних засобів
5-10	€3М + €0.4 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 5 млн. транспортних засобів
10-20	€5М + €0.3 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 10 млн. транспортних засобів
Більше 20	€8М + €0.2 за кожний наступний транспортний засіб, що перевищує 20 млн. транспортних засобів

Рисунок 3.1 - Розмір фінансових гарантій для Національних бюро

На сучасному етапі розвитку автострахування в Україні важливим є налагодження механізму гарантування добровільного автострахування, що потребує створення окремого гарантійного фонду для цього виду страхування або в рамках загального Фонду гарантування страхових виплат. Зокрема, для посилення вимог до страхових компаній, які здійснюють обов'язкове страхування в Україні, збалансування лімітів відповідальності з ризиками в таких договорах страхування та підвищення ефективності управління солідарними ресурсами, що депонуються в Гарантійному фонді, можна було б використати позитивний міжнародний досвід функціонування Гарантійного фонду в обов'язковому страхуванні наземних транспортних засобів.

Для України, як члена міжнародної системи автострахування "Зелена картка", удосконалення механізму покриття у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є наріжним каменем у напрямку вектору розвитку цього виду страхування в Європі, запровадження практики надання страхових послуг за національними та

міжнародними полісами обов'язкового страхування наземних транспортних засобів. Це приводить їх у відповідність до європейських стандартів.

3.2 Практичні аспекти вибору страховика та страхового продукту

У цьому випадку страхувальник не може обрати актуальні для нього параметри страхування і отримує лише базовий захист. Цей вид страхової послуги характеризується низькими цінами (у випадку банкострахування ціна залежить від договору між банком і страховою компанією), але в будь-якому випадку він не є конкурентоспроможним і не приносить довгострокової вигоди страховій компанії.

Ринкові договори, складені за так званим "пакетним" принципом, дозволяють клієнтам обирати перелік страхових ризиків та франшизи, але за наявності додаткових послуг, як-от евакуація автомобіля з місця ДТП, вони вже включені в договір і їх вартість включена в тариф. При цьому не враховується потреба в тих чи інших послугах для конкретного страхувальника, тому всі платять відразу, незалежно від того, чи були ці послуги фактично надані, чи ні. Хоча цей продукт є вигідним для компанії (плата за пакетне страхування може бути вдвічі вищою, ніж за класичне страхування), клієнти можуть бути змушені платити за те, що їм зовсім не потрібно. Такі програми страхування наразі є найпопулярнішими серед українських страхових компаній. Особливо такі програми страхування є найбільш популярними в умовах, коли "банківське" страхування майже припинилося через закінчення терміну дії автокредитів [12].

Оптимальним варіантом у цьому випадку може стати страховий поліс, який поєднує в собі переваги класичної та пакетної програм. Це так зване страхування з додатковими опціями. Слід пам'ятати, що компаніям варто орієнтуватися на цей тип продуктів, коли вони намагаються досягти довгострокових конкурентних переваг, особливо в умовах, де за всіх клієнтів доводиться боротися і єдиним способом утримати існуючих клієнтів є надання найбільш вигідного співвідношення ціна/якість страхових продуктів.

Головною особливістю такого типу страхування є те, що включення тих чи інших опцій відбувається за бажанням клієнта, а визначення кінцевого тарифу полягає у використанні поправочних коефіцієнтів, які або збільшують або зменшують ціну страхування в залежності від вибраних клієнтом додаткових опцій. Виходячи з вищесказаного, "ідеальний" договір має містити наступні параметри:

1. Страхова сума обирається клієнтом, а відшкодування відбувається з урахуванням коефіцієнту недострахування. При цьому важливим є доступність для звичайного клієнта тлумачення страхових термінів, яке має бути відображене у самому договорі страхування, а не лише в правилах страхування або "за замовчуванням".

2. Розмір франшизи по всім ризикам, окрім викрадення, страхувальник також обирає самостійно, безпосередньо впливаючи таким чином на розмір страхового тарифу.

3. Клієнт має можливість без обмежень обрати будь-які додаткові послуги серед запропонованого переліку, наприклад:

- програма "Перший випадок" – передбачає припинення дії договору страхування після першої виплати страхового відшкодування; може зменшити кінцевий тариф на 10 – 15 %;
- страхування без урахування фізичного зносу деталей – таким чином у разі настання страхового випадку, страхове відшкодування буде здійснюватися за принципом: "нові деталі – за старі"; вартість страхування при цьому може збільшитись на 10 – 20 %. Проте в умовах курсових коливань, коли нові деталі коштують вдвічі-тричі дорожче, ніж при купівлі автомобіля, кінцева економія для страхувальника може бути досить суттєвою;
- страхування виробничого браку – зазвичай дана опція є виключенням з переліку страхових випадків. В Європі така опція не користувалась б значним попитом через те, що заводи-виробники забезпечують гарантійне обслуговування для своїх автомобілів. Проте в Україні обсяги реалізації автомобілів через мережу "сірих" дилерів склала майже 70 %, а отже гарантія на такі автомобілі відсутня і

страхувальники потребують додаткового захисту. Можливе збільшення тарифу – 10 %;

- розширення території страхового покриття на територію Європи – поступова інтеграція України в Європу виражається, в тому числі, в збільшенні кількості населення, яке виїжджає за кордон у якості туристів або за виробничими потребами. Для того, щоб дана опція була дійсно цікавою, необхідно передбачити можливість її застосування на весь період дії договору і на кількість днів закордонної подорожі. Збільшення тарифу буде залежати від строку дії послуги;
- виплата страхового відшкодування без довідки ДПС. При цьому необхідно обмежити суму збитку, для відшкодування якого не потрібна довідка про настання страхового випадку, наприклад 50 відсотків від суми страхового платежу за договором страхування. Це дозволить з одного боку зекономити час клієнтів на очікуванні представників ДПС та прискорити ремонт пошкодженого автомобіля, а з іншого – уникнути шахрайства з боку страхувальників, якщо йдеться про дуже великі суми збитку. При цьому корегуючий коефіцієнт не буде більшим, ніж 1,01 – 1,02.

Перелік додаткових послуг можна продовжувати, але при цьому їх не повинно бути забагато, вони мають відповідати реальним потребам клієнта та бути чітко та зрозуміло прописані у договорі страхування. Час підводних каменів у договорах поступово минає, на зміну їм приходять партнерські відносини, які базуються на довірі, чесності та взаємовигідності.

3.3 Пропозиції щодо вдосконалення автострахування в Україні

Для ефективного функціонування автострахування необхідно врахувати всі елементи, визначені світовим ринком, а також створити цивілізовану правову базу, технічні, соціально-економічні, організаційні та управлінські стандарти для створення ефективної системи та розробити відповідні методи і механізми регулювання.

Беручи до уваги всі вищезазначені переваги та недоліки українського автострахування, слід зазначити, що його функціональні особливості не відповідають реальним потребам національних та європейських стандартів. За даними Міністерства фінансів, частка премій, зібраних українськими страховими компаніями, становить близько 0,2% від загальноєвропейських премій. Середній розмір страхової премії на душу населення в Україні становить близько 52 євро, що значно відрізняється від інших країн. Рівень премій в Туреччині суттєво відрізняється від інших країн. Наприклад, у Німеччині цей показник становить 1 250 євро [10].

Ситуація на ринку страхування автотранспортних засобів може бути покращена шляхом реалізації низки заходів, спрямованих на усунення існуючих проблем.

Першочерговим завданням для страховиків є подолання наслідків фінансово-економічної кризи та недопущення зниження платоспроможності страховиків і поширення серйозної кризи на страховий ринок. Це вимагає невідкладних тактичних заходів, спрямованих на усунення загрозливих тенденцій на страховому ринку. Страховикам необхідно зосередитися на розширенні своїх послуг для потенційних клієнтів, пропонуючи комплексний спектр послуг та працюючи з банківськими установами для збільшення продажів страхових продуктів. Реалізація цих заходів буде не тільки позитивною для самих страховиків, але й надасть їм платформу для активізації інвестиційної діяльності з метою підняття нашої економіки на ноги після кризи.

Необхідною умовою розвитку ринку автострахування в Україні є розробка програм інформування населення про страхові послуги з метою підвищення страхової культури населення та підвищення рівня довіри клієнтів до страхових компаній.

Розробка умов для підвищення економічної ефективності включає в себе методи моделювання та регулювання ринку автострахування України, які сприяють підвищенню рівня культури населення та його довіри до держави, основним завданням якої є створення цивілізованого суспільства. Методи регулювання в

цілому можна розглядати як фактори, що впливають на механізми прийняття державних рішень щодо формування транспортних послуг та організацій транспортного страхування. Врахувати вплив такої кількості факторів у цьому процесі може бути дуже складно і трудомістко, але в страхуванні це однозначно необхідно.

Державний рівень має правову структуру по відношенню до державної влади і розподіляє елементи цієї структури, які завжди зберігаються в процесі управління суспільством.

З практичної точки зору, національна політика регулювання ринку автотранспорту може бути надійним гарантом для всіх учасників страхового ринку за умови наявності у них потужної інфраструктури з достатніми грошовими потоками. Економічна ефективність та прибутковість запровадження національного регуляторного підходу в автотранспортному страхуванні полягає в наступному:

- значення страхування в українській економіці зросте, підвищиться довіра та зацікавленість населення.
- забезпечення відповідних посад на державній службі для випускників вищих навчальних закладів, які готують юристів, менеджерів, страхових спеціалістів та спеціалістів з транспорту;
- створення нових робочих місць: незалежних експертів та консультантів, які займаються оцінкою шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну третіх осіб.



Рисунок 3.2 - Схема політики держави з питань урегулювання транспортного страхування

Значна роль у забезпеченні відповідного рівня організаційно-методичних та практичних рекомендацій із питань автострахування, полягає в програмі дій, та в розробці страхових продуктів з урахуванням кращих світових зразків, а саме:

- реалізація методів обліку й аналізу;
- контроль за страховою інформацією з використанням сучасних інформаційних технологій;
- надання якісних послуг;
- цивілізована рекламна компанія;
- ефективне обслуговування клієнтів;

- надання „тимчасового транспортного засобу” в усіх страхових компаніях країни;
- звернення особливої уваги на сферу вантажоперевезень при негативних процесах (міжнародний тероризм), впровадження механізмів безпеки.

У вирішенні автотранспортних проблем, необхідно акцентувати увагу на удосконалення транспортної системи:

- моделювання процесів;
- випробування механізмів;
- раціональне створення і використання резервів, фінансових і матеріальних ресурсів, необхідних для запобігання надзвичайних ситуацій;
- пошук раціональних шляхів роботи реальних економічних систем;
- розробка цільових науково-технічних програм, спрямованих для запобігання надзвичайних ситуацій, які відбуваються при ДТП.

Країна, яка претендує на європейський рівень, не може розвиватись без відповідних законів, нормативно-правових актів, методів та механізмів регулювання страхового ринку.

ВИСНОВКИ

Володіння автомобілем вже давно стало важливою та невід'ємною частиною життя для багатьох людей. Мабуть, неможливо уявити світ без автомобілів, заторів, дорожнього шуму та метушні. Автомобілі дарують нам комфорт і швидкість, для когось вони є частиною роботи, для когось – репутації. Ось чому дорожньо-транспортна пригода може зіпсувати настрій і навіть серйозно порушити ваш день, не кажучи вже про фінансовий тягар. Як об'єкт підвищеного ризику, автомобільний транспорт становить небезпеку для життя і здоров'я людей та навколишнього середовища зокрема, а також часто і легко пошкоджується. З цього дослідження можна зробити наступні висновки.

Однією з основних умов розвитку будь-якої економіки є ефективне функціонування транспортного сектору. Важливість автомобільного транспорту безпосередньо визначає його зв'язок із загальним розвитком та економічною безпекою економіки країни. Основним призначенням автомобільного транспорту є перевезення людей і вантажів, а економічна ефективність такого транспорту визначається стрімко зростаючими витратами внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Основним ризиком знищення та пошкодження транспортних засобів є дорожньо-транспортні пригоди (ДТП). Щорічно в Україні в ДТП гине понад 1 000 людей і стільки ж отримують травми. Найчастіше ДТП з трагічними наслідками трапляються через перевищення водієм безпечної швидкості руху.

Ці дорожньо-транспортні пригоди найчастіше відбуваються на дорогах за межами міст. Вони завдають збитків, які вимірюються мільярдами. Але зачасту винуватці ДТП не мають достатніх коштів для покриття завданих збитків особам, які потерпіли. Саме тому, існування великої кількості ризиків, при використанні транспортних засобів завдає такої популярності цьому виду страхування. У розвитку автотранспортного страхування зацікавлена і держава в тому числі, оскільки захист від таких ризиків має також знасне соціальне значення. Отже, автотранспортне страхування, у повному своєму розумінні є страхуванням для різних видів транспортних засобів (легкових, вантажних, причепів, мотоциклів та

інше), яке має захищати майнові інтереси власника авто, щодо ремонту ТЗ після ДТП, або купівлю нового при його викраденні.

Фінансово-економічна криза в Україні за останні роки дуже вплинула на стан фінансового ринку, включаючи і страховий ринок, який значно скоротився. Попри це, говорячи про автотранспортне страхування – воно виступає, як посилення безпеки населення і зменшення негативних наслідків заподіяних під час ДТП. Місткість ринку страхування транспортних засобів в Україні залишається значною, незважаючи на поглиблення кризових явищ в економіці. Головним фактором розвитку автострахування в країні є значна щільність транспортної системи, обумовлена географічним положенням, прискорене зростання обсягів транспортних перевезень всередині самої країни та за її межі, значне нарощування парку приватних автомобілів в період економічного зростання. Ці фактори стали ключовими для розвитку страхування автотранспортних засобів. У дослідженні було розглянуто основні проблеми та напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів.

Серед напрямів розвитку автотранспортного страхування в Україні варто виділити наступні:

- удосконалення податкового, антимонопольного, кримінального законодавства, що регулює не тільки авто страхування, але й сферу страхування взагалі;
- удосконалення правових засад захисту прав споживачів послуг авто страхування, а саме впорядкувати ліцензування діяльності страховиків;
- постійна оцінка з боку дирекції МТСБУ величини сформованих страхових резервів по ОСЦПВ та Зеленої Карти;
- удосконалення проведення аналізу статистичної інформації із страхування та страхування звітності страховиків і страхових посередників;
- зміцнення державного страхового нагляду та формування системи саморегулювання;
- створення розвинутої та платоспроможної системи авто страхування, яка здатна компенсувати шкоду від непередбачених подій;

- створення зрозумілих і простих умов для клієнтів;
- перспективним є зростання рівня реальної заробітної плати працівників.

Ця обставина дає можливість активізувати населення до добровільного авто страхування;

- подолання такої проблеми, як шахрайство в авто страхуванні;
- підняття страхової культури автовласників, їх інформування про всі аспекти та моменти авто страхування;
- підняттю рівня розвитку автострахування в Україні має бути більш якісний та доступний сервіс, скорочення розгляду справ до одного тижня, можливість компромісних виплат, підтримка транспортних засобів в дорозі (евакуатор, готель, сервісне обслуговування).

Необхідність покращення якості страхових послуг для населення та інші проблеми, які були вказані, потребують системних заходів стабілізації страхового ринку. До їх числа належать, по-перше, реалізація функції державного контролю над здійсненням страхової діяльності, зокрема в питаннях дотримання вимог чинного законодавства щодо платоспроможності, достатності страхових резервів, диверсифікації страхового портфеля. По-друге, перегляд тарифної політики страхових компаній, зокрема, тих, що мають значну питому вагу автострахування в своїх портфелях.

Диверсифікація страхового портфеля паралельно із диференціацією тарифів автострахування залежно від вартості автомобіля та запчастин до нього, а також – досвідченості водія, здатні забезпечити прибутковість цього виду страхування. В умовах ринкової економіки добровільне страхування стає пріоритетним і у зв'язку з цим на часі стоїть важлива проблема відродження довіри населення до страхування, як однієї з дієвих форм соціального захисту громадян і посилення уваги страховиків до населення, як основного партнера.

Одним із найважливіших напрямів розвитку і ефективного функціонування страхового ринку є забезпечення фінансової стійкості і платоспроможності страховиків і страхувальників. Важливим напрямом для розвитку є впровадження

зарубіжного досвіду організації страхування і ефективного функціонування страхового ринку, оскільки в розвинутих країнах існує чітка національна система координації діяльності страхових організацій при провідній ролі держави у розробці програм і стратегії розвитку страхування, а також є позитивний досвід розвитку кооперативних страхових організацій.

Основні пріоритети розвитку страхових компаній мають бути такими:

- укріплення позицій на ринках класичних видів страхування;
- удосконалення страхових продуктів, збільшення їх рентабельності;
- впровадження масових страхових продуктів для фізичних осіб;
- подальший розвиток регіональної мережі;
- підвищення кваліфікації співробітників;
- удосконалення сервісної системи;
- посилення бренду;
- зменшення рівня витрат шляхом збільшення продуктивності;
- ефективне управління вільними грошовими коштами керуючись принципами прибутковості, мінімізації ризиків та взаємозамінності вигідної співпраці з банками;
- розвиток інноваційних технологій.

Для того, щоб страхова компанія стрімко розвивалась у неї повинно бути як можна більше клієнтів. І тому спеціалісти такої компанії повинні мати мотивацію, навички і технологічну можливість вирішувати наступні завдання:

- оперативно і зручно обслуговувати клієнтів, швидко оформляти, або відновлювати договори страхування;
- оперативно, прозоро і в повному обсязі виплачувати страхове відшкодування;
- постійно підтримувати впевненість клієнта в тому, що страхова компанія буде вчасно виплачувати страхове відшкодування.

На підставі проведеного аналізу та перерахованих проблем можна запропонувати наступні заходи для їх вирішення для страхових компаній:

- Більш сильно диференціювати договори за видами страхування, так як в даний час страховий портфель має перекис у бік страхування ОСЦПВ.

- Розширити агентську мережу, поширивши при цьому їх діяльність на всі види страхування. Крім того, необхідно відкрити центр підготовки та перепідготовки власних страхових агентів.

- Модернізувати матеріально-технічну базу,

- Створити спеціальний резервний фонд за систематичним фінансуванням перепідготовки власних фахівців, а також для направлення їх на стажування у великі і заслуговуючі довіри центри підготовки і перепідготовки співробітників страхових компаній.

- Необхідно переглянути організаційну структуру фірми сегментарного типу,

- Доповнити страхову діяльність фінансово-інвестиційними проектами, щоб стимулювати потенційних страхувальників для укладання договорів.

- Проводити більш гнучку тарифну політику.

- Активізувати рекламну діяльність фірми.

Для досягнення цієї мети необхідно створити рекламний відділ з самостійним бюджетом для проведення грамотної і продуктивної систематичної рекламної компанії.

Таким чином, основні напрями розвитку і ефективного функціонування національного страхового ринку нерозривно пов'язані зі створенням конкурентного середовища і вдосконаленням його організаційної структури.

Беручи до уваги такі перспективи, можна зробити висновок, що на даний момент ринок автострахування в Україні активно розвивається, хоча ще є куди рости.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. «Про страхування» (зі змінами і доповненнями) Закон України N 5459-VI (5459-17) від 16.10.2012р. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/5459-17>
2. Александрова М.М. Страхування: навчально – методичний посібник / М. Александрова. – К.: ЦУЛ, 2002 – 208 с.
3. Бабенко-Левада В. Г. Пошук оптимальних умов трансформації страхового ринку в умовах фінансової нестабільності / В. Г. Бабенко-Левада // Ефективна економіка. - 2015. -№ 3. – С. 107-111.
4. Барановський О.І. Фінансові кризи: передумови, наслідки і шляхи запобігання: Монографія. – К.: Київ.нац.торг. – екон. – ун – т, 2009. – 754 с.
5. Барсученко А. С. Податок на прибуток страховиків: основні тенденції та шляхи вдосконалення / А. С. Барсученко // журнал «Управління ризиком», № 5. – 2014 р. – С. 70–72.
6. Безугла В.О. Страхування: навч. пос. / В. Безугла, І. Постіл, Л. Шаповал. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 582 с.
7. Бобров Є.А. Роль та місце ринку фінансових послуг у структурі фінансо-вого ринку / Є.А. Бобров // Фінанси України. – 2012.- № 4. - С. 88-94.
8. Відлацький В. А. Тенденції та проблеми розвитку страхування життя в Україні / В. А. Відлацький, Л. А. Приступа // Економіка – погляд у майбутнє.
9. Внукова Н.М. Практикум із страхування./ Наталя Внукова. – Київ.: Лібра, 1998. – 40 с.
10. Воблій К.Г. Основи економії страхування / К.Воблій. – Тернопіль.: Економічна думка, 2001. – 238 с.
11. Вовчак О. Д. Страхова справа: підручник / О. В. Вовчак. – К.: Знання, 2011, - 391 с.
12. Гальчинський А. С. Глобальні виклики: сучасність і майбутнє / А. С. Гальчинський // Економіка ринкових відносин. – 2010. – № 2. – С. 5– 21.

13. Гальчинський А. С. Глобальні виклики: сучасність і майбутнє / А. С. Гальчинський // Економіка ринкових відносин. – 2010. – № 2. – С. 5– 21.
14. Гаманкова О.О. Ризик у страхуванні: проблеми тлумачення / Ольга Гаманкова // – К.: КНЕУ, Академія ДПС України, 2011. – С.97 – 98.
15. Гнатуш О. В. Системний підхід щодо оподаткування діяльності вітчизняних страховиків податком на прибуток / О. В. Гнатуш // Економіка України. – 2006. – № 7. – С. 82–87.
16. Говорушко Т. А. Страхові послуги. Підручник. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 376 с.
17. Говорушко Т.А. Страхові послуги: навчальний посібник / Говорушко Т.А. – Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.
18. Горбач Н. Перспективи розвитку страхування фізичних осіб в Україні / Н. Горбач, Т. Ільченко // – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 459 с.
19. Долгошея Н. О. Страхування в запитаннях та відповідях: навч. посібник / Н. О. Долгошея. – К.: Центр учбової літератури, 2010. – 318 с. 144
20. Дьячкова Ю.М. Страхування: навчальний посібник / Ю.Дьячкова. – К.: Центр учбової літератури, 2008. – 240 с. 14. Заруба О.Д. Страхова справа: підручник / Олександр Заруба. – К.: Товариство «Знання», КОО, 1998. – 321 с.
21. Журнал Insurance Рейтинг страхових компаній України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://forinsurer.com/ratings/nonlife>
22. Загребний В., Колосюк Б. Взаємодія банків і страхових компаній при автокредитуванні «Фінансовий ринок України» №2,2016
23. Закон України «Про внесення змін до деяких законів регулювання ринків фінансових послуг ринків фінансових послуг» від 02 лютого 2011 р. № 3462-VI – [Електронний ресурс]. – Режим доступу <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/3462-17>.
24. Закон України «Про страхування» від 07.03.1996 р. № 85/96-ВР (зі змінами та доповненнями).
25. Козьменко О.В. Страховий ринок України у контексті сталого розвитку: монографія/ О.В. Козьменко. – Суми: ДВНЗ «УАБС НБУ», 2008. – 350 с.

26. Ліга страхових організацій України. - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uainsur.com>.
27. Лютий І. Фінансова система та її вплив на макроекономічні процеси в Україні / І. Лютий, Л. Алексєєнко // Економіка України. - 2010. - № 1. – С. 92- 93.
28. Опарін В. Фінансова система України (теоретико-методологічні аспекти): [монографія] / В. Опарін – К.: КНЕУ, 2005. – 240 с.
29. Островерха Р. Е. Прибуткове оподаткування страхових компаній: досвід та напрямки удосконалення / Р. Е. Островерха // Вісник КНУ ім. Т. Шевченка. – 2009. – С. 80–84.
30. Офіційне Інтернет-представництво Національного банку України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://bank.gov.ua/ua/>
31. Офіційний сайт Державного комітету статистики України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// www.ukrstat.gov.ua](http://www.ukrstat.gov.ua).
32. Офіційний сайт Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http:// www.dfp.gov.ua](http://www.dfp.gov.ua).
33. Офіційний сайт Національної комісії, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://nfp.gov.ua/content/strahoviy-rinok.html>
34. Офіційний сайт Національної поліції України. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://www.npu.gov.ua/>
35. Позднякова Л.О. Сучасні тенденції розвитку вітчизняного ринку страхування / Людмила Позднякова // Науковий вісник Нац. універ. ДПС України (економіка, право). – 2011. - №1(44). – 260 с.
36. Постанова Кабінету Міністрів України від 7 червня 1994 р. №372 "Про порядок та умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів".
37. Радецька О.О. Ринок страхування життя в Україні: проблеми та перспективи розвитку / О.О. Радецька. – Х.: ХНУ. – 2009. – № 6. – С. 222–224
38. Рейтинг компаній страхування – TOP-100. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.forinsurer.com>.

39. Рекомендації щодо аналізу діяльності страховиків, затв. розпорядженням Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України від 17.03.2005 №3755 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua>.

40. Ротова Т.А. Страхування: навч. посіб. / Ротова Т.А., Руденко Л.С. – К.: Київ, Нац. торг. – екон. ун – т, 2001. – 400 с.

41. Сайт МТСБУ. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.mtsbu.ua/ua/> 147

42. Сайт Страхової компанії «Арсенал Страхування». [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://arsenal-ic.ua/>

43. Сайт страхової компанії «Українська пожежна страхова компанія» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://upsk.com.ua/>

44. Статистика страхового ринку в Україні / Сайт інформаційного агентства «Форіншурер». - [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forinsurer.com/stat>.

45. Стецюк Т. І. Сутність страхування життя: значення, функції, ризику. // Наука й економіка. – 2015. - № 1(37). – С. 154 – 160 146

46. Страхування: підручник / Базилевич В. Д., Базилевич К. С., Пікус Р. В. та ін.; за ред. В. Д. Базилевича. – К.: Знання, 2008. – 1019 с.

47. Страхування: Підручник / Керівник авт. колективу і наук. ред. С.С.Осадець. — Вид. 2-ге, перероб. і доп. — К.: КНЕУ, 2002. — 599 с.

48. Сукач О. М. Страховий ринок України: сучасні реалії та перспективи / О. М. Сукач, Л. А. Сарана // Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. Серія: Економіка і менеджмент. - 2016. - № 1. - С. 106-113.

49. Суслов В. Підсумки діяльності страхового ринку за 2017 рік. Проблеми, перспективи та нові напрямки державного регулювання страхової діяльності на 2018 рік. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua>.

50. Терещенко Г.М. Проблеми розвитку недержавного пенсійного страхування в Україні / Г.Терещенко, Т.Мусатова // Фінанси України. – 2012. - №12. – С.76 – 81.
51. Ткаченко Н.В. Вплив іноземного капіталу на розвиток страхової системи України // Фінанси України. – 2011. - №6. – С.115 - 121.
52. Ткаченко Н.В. Страхування: навчальний посібник / Наталя Ткаченко. – К.: Ліра – К, 2012. – 376 с. 145
53. Фисун В. І., Ярова Г. М. Страхування. Навч. посіб. – К.: Центр учбової літератури, 2011. – 232 с.
54. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: монографія / Володимир Фурман. – Київ: Наук. думка, 2006. – 334 с.
55. Фурман В.М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: [монографія] / В.М. Фурман – К.: КНЕУ, 2005. – 295 с.
56. Чала Ю. В. Ринок страхування життя в Україні: тенденції та європейський досвід. // Наука й економіка. – 2014. - № 2(34). – С. 134 – 160
57. Шумелда Я. Страхування: навч. посіб. – 2-ге вид., перероб. і доп./ Ярослав Шумелда. – Т.: Джура, 2006. – С.88-89.

ДОДАТКИ

Додаток А

Таблиця А.1 - Загальні показники страхового ринку України за 9 місяців 2022 року

•	Показник	9М2022, млн грн
-	Страхові платежі (премії, внески), усього	25 098,7
-	від філій	4 403,8
-	від страхувальників – фізичних осіб	14 252,7
-	від перестраховальників	885,2
-	Частки страхових платежів (премій, внесків), належні перестраховикам	3 345,5
-	у тому числі перестраховикам-нерезидентам	2 474,8
-	Зароблені страхові премії (ризикове страхування)	23 113,0
-	Страхові платежі життя	3 475,0
-	Зароблені премії зі страхування життя	1 924,0
-	Суми, що повертаються із технічних резервів, інших, ніж резерви незароблених премій	4 307,9
-	Суми, що повертаються з резервів із страхування життя	1 745,6
-	Частки страхових виплат і відшкодувань, компенсовані перестраховиками	1 189,3
-	із них перестраховиками - нерезидентами	1 036,5
-	Інші операційні доходи	1 600,8
-	Фінансові доходи	2 932,5
-	доходи за облігаціями	1 231,4
-	доходи від депозитів	1 415,5
-	Страхові виплати та страхові відшкодування	9 502,3
-	у тому числі, що здійснюються за договорами страхування, термін дії яких на дату прийняття рішення про здійснення страхової виплати/страхового відшкодування закінчився	648,4
-	Виплати викупних сум	188,4
-	Відрахування у технічні резерви, інші, ніж резерви незароблених премій	5 439,7
-	Відрахування у резерви із страхування життя	3 682,8
-	Витрати, пов'язані з укладанням та пролонгацією договорів страхування (аквізиторські витрати)	7 698,4
-	у тому числі на агентські винагороди	7 083,5
-	Інші адміністративні витрати	3 774,5
-	Інші витрати на збут послуг	1 373,8
-	Інші операційні витрати	1 684,8
-	Результат основної діяльності	1 666,4
-	Результат фінансових операцій	2 715,7
-	Податок на прибуток від звичайної діяльності	1 545,2
-	у тому числі на валові доходи від діяльності з видів страхування, інших, ніж страхування життя	746,3
-	податок на валові доходи від діяльності із страхування життя	135,8
-	Чистий Прибуток	3 794,4
-	Чистий Збиток	232,7

Додаток Б

Таблиця Б.1 - Рейтинг страхових компаній зі страхування КАСКО за 1 півріччя 2023 року [21]

№	Страхова компанія	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.
1	ARX	837 037	383 669
2	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	666 869	306 120
3	УНІКА	443 695	208 652
4	УСГ	366 680	185 642
5	ТАС СГ	316 562	188 157
6	ВУСО	301 820	118 297
7	ЕКСПРЕС СТРАХУВАННЯ	281 516	129 557
8	UNIVERSALNA	277 366	86 118
9	ІНГО	267 331	158 555
10	PZU УКРАЇНА	160 019	80 395
11	ВіДі - СТРАХУВАННЯ	139 061	49 317
12	КНЯЖА	124 011	48 619
13	КОЛОННЕЙД УКРАЇНА	65 736	28 722
14	ПЕРША	60 507	19 756
15	БРОКБІЗНЕС	53 985	21 779
16	АЛЬФА-ГАРАНТ	44 782	1 432
17	UPSK	35 583	15 737
18	ГРАВЕ УКРАЇНА	32 299	20 006
19	КРАЇНА	29 700	16 035
20	ЄВРОПЕЙСЬКИЙ СТРАХОВИЙ АЛЬЯНС	28 333	15 243
21	ОРАНТА	28 173	11 871
22	ЄВРОІНС УКРАЇНА	24 799	14 736
23	УЛЬТРА АЛЬЯНС	22 971	13 359
24	ГАРДІАН	21 529	9 874
25	САЛАМАНДРА	10 961	8 348
.	ВСЬОГО	4 641 322	2 139 995
.	.	.	.

Таблиця Б.2 - Рейтинг страхових компаній з міжнародного страхування Зелена картка за 1 півріччя 2023 року [21]

№	Страхова компанія	Платежі, тис.грн.	Виплати, тис.грн.
1	УСГ	508 344	288 677
2	ГАРДІАН	425 772	96 041
3	ТАС СГ	331 544	106 379
4	КНЯЖА	302 457	59 371
5	PZU УКРАЇНА	176 741	38 731
6	ПЕРША	158 885	64 456
7	ІНГО	140 848	67 698
8	ВУСО	126 866	79 085
9	ОРАНТА	90 047	54 524
10	ARX	61 931	6 811
.	ВСЬОГО	2 323 435	861 772
.	.	.	.