

**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 8Ф12 Банківський та страховий менеджмент
Форма навчання: Заочна

КВАЛІФІКАЦІЙНА МАГІСТЕРСЬКА РОБОТА

на тему «Страхування цивільної відповідальності власників транспортних
засобів»
(назва теми)

Здобувача Симчини Дарини Олександрівни
(Прізвище, ім'я, по батькові)

_____ (підпис здобувача)

Науковий керівник:

доцент, канд.екон.наук.
(вчене звання, наукова ступінь)

_____ Татаріна Т.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 _____ Примостка Л.О.
(підпис)

Київ 2024

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна магістерська робота містить 88 сторінок, 11 таблиць, 17 рисунків, перелік джерел посилання з 52 найменувань.

«Страховання цивільної відповідальності власників транспортних засобів»

(назва кваліфікаційної магістерської роботи)

Об'єктом дослідження є страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Предметом дослідження є сукупність фінансових відносин, які виникають в процесі проведення страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Мета кваліфікаційної магістерської роботи полягає у вивченні теоретичних основ страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, стану та перспектив його подальшого розвитку в Україні.

Реалізація мети зумовила необхідність розв'язання таких завдань:

- дослідити історію виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- визначити теоретичну сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- виокремити місце обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на вітчизняному страховому ринку;
- проаналізувати основні показники діяльності компаній в ОСЦПВВНТЗ;
- дослідити основні показники діяльності компаній за добровільним страхуванням цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- визначити основні проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- обґрунтувати основні вектори розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Практичне значення отриманих результатів: полягає у виявленні ключових проблем та напрямків розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в цілому, а також у розробці методик для оптимізації роботи досліджуваної страхової компанії.

Рік виконання магістерської роботи: 2023-2024.

Рік захисту роботи: 2024.

Ключові слова: страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, ОСЦПВВНТЗ, міжнародний договір «Зелена картка», цивільно-правова відповідальність, страхування відповідальності авіаційного перевізника, страхування відповідальності морського перевізника.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	7
1.1 Історія виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ЦВВТЗ).....	7
1.2 Необхідність, сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	14
1.3 Умови проведення страхування ЦВВТЗ (авіаційного, морського перевізника, власників наземних транспортних засобів).....	24
РОЗДІЛ 2. ОЦІНКА СТАНУ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО- ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ (ОСЦПВВНТЗ).....	37
2.1. Місце ОСЦПВВНТЗ на вітчизняному страховому ринку	37
2.2 Аналіз діяльності вітчизняних страхових компаній в ОСЦПВВНТЗ.....	45
2.3 Аналіз основних показників діяльності страховика за добровільним страхуванням цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів (на прикладі СК «ІНГО»)	53
РОЗДІЛ 3. НАПРЯМИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	61
3.1 Проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	61
3.2 Перспективи розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів	67
ВИСНОВКИ	76
СПИСОК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ.....	82

ВСТУП

Актуальність теми. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є надзвичайно актуальною в сучасному світі. Це обов'язковий вид страхування, який має велике значення як для індивідуальних власників автотранспорту, так і для суспільства в цілому.

По-перше, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів забезпечує фінансову захищеність учасників дорожнього руху. В разі дорожньо-транспортних пригод страховий поліс покриває збитки, завдані іншим учасникам руху, що дозволяє уникнути фінансових криз для всіх сторін.

По-друге, зі зростанням кількості транспортних засобів на дорогах і зменшенням дисципліни учасників руху, страхування цивільної відповідальності стає важливим інструментом підтримки правопорядку та безпеки на дорозі.

По-третє, актуальність цієї теми виявляється в тому, що вона дозволяє суспільству забезпечити відповідність законодавству та встановити стандарти соціальної відповідальності серед власників транспортних засобів. Забезпечення фінансової відповідальності власників транспортних засобів є кроком до безпеки і порядку на дорогах.

Наведені аргументи є важливими не тільки для страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту, а й авіаційного і морського перевізника. Отже обрана тема дослідження є актуальною і водночас складною.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. В економічній літературі є низка серйозних напрацювань щодо страхування цивільної відповідальності транспортних засобів. Значний внесок у наукове розроблення загальнотеоретичних основ страхування відповідальності зробили В.Д. Базилевич, С.Б. Березина, Ю.Ю. Вергелюк, О.О. Гаманкова, Н.М. Добощ, О.В. Козьменко, Г.В. Кравчук, С.С. Осадець, Р.В. Пікус, Н.В. Приказюк, К.О. Сліпко. Проте, незважаючи на значну

теоретичну та практичну актуальність досліджень цих науковців, актуальним залишаються завдання щодо визначення перспектив розвитку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів в умовах інтеграції України до європейського простору.

Мета і завдання дослідження. Мета кваліфікаційної магістерської роботи полягає у вивченні теоретичних основ страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, стану та перспектив його подальшого розвитку в Україні.

У рамках окресленої мети необхідно вирішити наступні завдання:

- дослідити історію виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- визначити теоретичну сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- проаналізувати умови проведення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (авіаційного, морського перевізника, власників наземних транспортних засобів);
- виокремити місце обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на вітчизняному страховому ринку;
- проаналізувати основні показники діяльності компаній в ОСЦПВВНТЗ;
- дослідити основні показники діяльності компаній за добровільним страхуванням цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- визначити основні проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів;
- обґрунтувати основні вектори розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Об'єкт дослідження — страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Предмет дослідження — це сукупність фінансових відносин, що виникає між учасниками проведення страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Методи дослідження. В ході дослідження в кваліфікаційній магістерській роботі застосовувалися загальні методи наукового пізнання та дослідження. До них відносяться: метод аналізу і синтезу для оцінки актуальних тенденцій розвитку страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів; метод узагальнення з метою дослідження основних аспектів діяльності страхових компаній в страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів; метод систематизації і групування у визначенні кола проблем та напрямів їх вирішення за ОСЦПВВНТЗ; метод статистичного спостереження під час аналізу показників страхових компаній за обсягом страхових премій, виплат за страховими випадками тощо та виявлення відповідних тенденцій розвитку; математичні методи обробки інформації, графічний метод та побудова аналітичних таблиць (для візуалізації даних та їх аналізу).

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Кваліфікаційна магістерська робота включає в себе теоретичні та практичні аспекти дослідження. Теоретичні та методологічні висновки базуються на дослідженні концептуальних засад страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, його природі, функціях, особливостях та етапах розвитку в Україні. Практичний аспект полягає у виявленні ключових проблем та напрямів розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в цілому, а також у розробці методик для оптимізації роботи досліджуваної страхової компанії.

Інформаційна база дослідження відображає узагальнені напрацювання провідних вітчизняних та зарубіжних науковців у сфері дослідження страхування

цивільної відповідальності власників транспортних засобів цілому, та страхових компаній зокрема, нормативні та законодавчі документи, статті, матеріали науково-практичних конференцій в наукових фахових виданнях та засобах масової інформації за цією тематикою. Статистичну основу кваліфікаційної магістерської роботи становили: сайти вітчизняних страхових компаній, статистичні дані Державної служби статистики та Національного Банку України.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1 Історія виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ЦВВТЗ)

Історія виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є цікавою та важливою частиною розвитку сучасного страхового ринку, а також основні етапи становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та його вплив на суспільство.

Розглянемо спочатку історію становлення страхування цивільної відповідальності власників при авіаційних та морських перевезеннях.

Проблеми покриття збитків, завданих унаслідок авіаційних катастроф життю та майну фізичних і юридичних осіб виникли, починаючи з моменту перших випробувань запатентованих літальних апаратів американців Райт (1903-1908рр.). Аварії літаків призводили до матеріальних збитків, а у 1908 році, під час демонстраційного польоту в Парижі, наслідком аварії стала загибель пасажирів і травми пілота. По завершенні Першої світової війни більше уваги почали приділяти цивільному використанню авіації.

Нова доба в історії цивільної авіації України почалася зі створення у 1992 році державного органу регулювання авіаційної діяльності — Укрaviaції, що сприяло створенню нових національних авіакомпаній різноманітних форм власності. В той же час починає формуватися відповідна національна база щодо регулювання авіаційних перевезень, зокрема і запровадження обов'язкового страхування

авіаційних суден та страхування цивільної відповідальності авіаційного перевізника.

Морське страхування є одним із найдавніших видів страхування. Перший зі збережених донині страхових полісів було виписано в середньовічній Італії у зв'язку саме з морським перевезенням. Сучасне страхування асоціюється з Лондонським Ллойдом, який розпочав свою діяльність у 1688 році також із морського страхування. Морське страхування використовується в усіх сферах морських перевезень, включаючи вантажні операції, діяльність судноплавства, транспортування.

Історично страхування відповідальності судновласників було запроваджене та здійснювалося передусім товариствами взаємного страхування Великої Британії (1850-ті роки). Водночас з 80-х років XIX століття цей вид страхування почали здійснювати й деякі комерційні страхові компанії. Та незважаючи на свою нечисленність, товариства (клуби) взаємного страхування страхують близько 90% світового тоннажу.

Базовим національним нормативним документом в Україні є Кодекс торговельного мореплавства (1995 р.), де передбачено окремий розділ — «Договір морського страхування». Також відповідно до ст.7 Закону України «Про страхування» (2001 р.) в обов'язковій формі визначено здійснення таких видів морського страхування:

- п.8. Страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних з обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу.
- п.10 Страхування засобів водного транспорту.

Решта видів морського страхування здійснюється в Україні за допомогою добровільних видів страхування, які зазначено в ст. 6. Закону України «Про страхування».

Ці історичні відомості слугують фундаментом для подальшого дослідження теоретичних та практичних аспектів страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні.

Перші кроки в страхуванні цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів були зроблені в кінці 19 століття, коли автомобілі стали популярними. У цей період аварії та зіткнення автомобілів стали звичайними явищами, і виникала необхідність вирішувати питання щодо компенсації збитків потерпілим. Перші страхові компанії почали виходити на ринок з продуктами, спрямованими на покриття цивільної відповідальності власників автомобілів.

Воно виникло в кінці 20-х років XIX століття у Данії та має на меті відшкодування матеріальної та моральної шкоди, завданої третім особам внаслідок дорожньо-транспортних пригод, у яких винні власники транспортних засобів [1].

З появою перших полісів з автострахування почали вирішуватися проблеми відшкодування збитків внаслідок дорожніх пригод. Але на початку 20 століття страхування цивільної відповідальності було необов'язковим і доступним лише обмеженій кількості власників автомобілів.

Цей вид страхування охоплює цивільну відповідальність власників наземних транспортних засобів перед третіми особами. До настання страхового випадку, коли виникають фактичні збитки, ця відповідальність існує у формі абстрактної обов'язковості.

Основні віхи становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у світі представлено на рис. 1.1.

Як видно з рис.1 започатковано страхування цивільної відповідальності автовласників було наприкінці 19 ст. у європейських країнах, але розвиватися почало у 20-х рр. XX ст. Але поширилось на всі європейські країни в основному після другої світової війни, коли збільшились обсяги перевезень між країнами і виникла необхідність врегулювати ДТВ не в середині окремої країни, а між

країнами. Таким чином починає створюватися Міжнародна система страхування цивільної відповідальності «Зелена картка».

ЕТАПИ СТАНОВЛЕННЯ	<p>Початок у Європі: Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів виникло в Європі у кінці 19 століття. Перший страховий поліс був виданий у Великій Британії в 1896 році.</p>
	<p>Законодавче регулювання: З часом багато країн впровадили законодавче регулювання, що обов'язує власників транспортних засобів мати страховий поліс на цивільну відповідальність. Перші країни, які впровадили такі обов'язки, були Велика Британія та Франція.</p>
	<p>Зростання популярності: У другій половині 20 століття страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів стало все більш популярним і розповсюдженим, особливо в індустріалізованих країнах.</p>
	<p>Обов'язкове страхування: Багато країн впровадили систему ОСЦВ для власників наземних транспортних засобів, що дозволяє забезпечити відшкодування збитків потерпілим в аваріях.</p>
	<p>Зростання обсягів: Обсяги страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів значно зросли, охопивши різні види транспорту, включаючи усі види транспорту</p>
	<p>Технологічні інновації: З розвитком технологій в сфері страхування виникають нові можливості для оцінки ризиків та забезпечення кращого обслуговування клієнтів в цій галузі.</p>

Рисунок 1.1 — Основні етапи становлення страхування цивільної відповідальності автовласників транспортних засобів

Джерело: складено на основі [2; 3 с. 112]

Поступово, з розвитком автомобільного транспорту, страхування цивільної відповідальності власників автомобілів стало все більш популярним і широко поширеним. У багатьох країнах законодавство почало встановлювати обов'язковий характер такого страхування. Це було зроблено для забезпечення захисту прав потерпілих і покращення безпеки на дорогах. Зараз багато країн мають обов'язковий режим страхування цивільної відповідальності для всіх власників автомобілів.

Одним з ключових факторів, що вплинули на становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, була необхідність вирішувати складні ситуації, пов'язані з аваріями та порушеннями правил дорожнього руху. Це сприяло розвитку страхових компаній, їхніх продуктів та послуг, спрямованих на вирішення цих питань.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів сьогодні є не тільки обов'язковим заходом для власників автомобілів, але й важливим елементом соціального захисту і економічної стабільності. Воно гарантує відшкодування збитків потерпілим та забезпечує власників автомобілів фінансовим захистом.

Історія страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів свідчить про те, як розвиток технологій та соціальних потреб призвів до створення важливої галузі страхової справи. Сьогодні це страхування є необхідною складовою частиною життя сучасного суспільства і гарантує захист як власникам транспортних засобів, так і всім учасникам дорожнього руху.

На території Європи це страхування є обов'язковим, і власникам транспортних засобів необхідно мати відповідний страховий поліс. Відсутність такого поліса є серйозним правопорушенням, що може призвести до штрафу або навіть ув'язнення [4, с. 57].

Якщо говорити про нашу державу, історія виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні свідчить про поступовий розвиток цієї системи з метою забезпечення фінансової відповідальності водіїв та власників транспортних засобів перед іншими учасниками дорожнього руху.

Спочатку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні не було. Це було характерним для багатьох країн у перші десятиліття автомобільної ери. Водії та власники автомобілів не несли обов'язку

мати страховку, яка покривала б їхню відповідальність перед іншими учасниками дорожнього руху.

Початок страхування цивільної відповідальності в Україні припадає на початок 1990-х років. Після отримання незалежності, Україна розвивалася як суверенна держава, включаючи і впровадження нових законодавчих актів та регулювання у сфері автострахування.

Закон України "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів" був прийнятий у 1992 році. Цей закон встановив обов'язковість страхування цивільної відповідальності для всіх власників транспортних засобів і став основою для розвитку страхового ринку автострахування в Україні [5].

Україна також прийняла обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, яке було закріплено в Законі України "Про страхування" (1996 р.). Однак, через різні причини, ці норми не діяли на практиці, і тому був прийнятий окремий закон "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів", який став чинним з 1 січня 2005 року [6].

Цей закон регулює страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні та набув чинності після встановлення відповідних правил і стандартів.

З подальшим розвитком ринку страхування в Україні з'явилися різні страхові компанії, які надають послуги страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Вони конкурують за клієнтів і пропонують різні страхові продукти та умови.

З часом, законодавство та стандарти страхування були вдосконалені, а система страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів стала більш прозорою та ефективною. Також важливим етапом стало впровадження системи електронних полісів ОСЦПВ (Обов'язкового страхування цивільної

відповідальності власників наземних транспортних засобів), яка спростила процес оформлення страхових полісів [7, с. 96].

Україна, як і інші країни, постійно вдосконалює систему страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, забезпечуючи фінансову відповідальність та захист інших учасників дорожнього руху. Цей вид страхування залишається обов'язковим та важливим для забезпечення правопорядку та безпеки на дорогах України.

У наукових джерелах зазначається, що починаючи з 2014 року, спостерігається новий етап розвитку обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ), пов'язаний із внесенням значних змін до відповідного законодавства. У цей же час, важливо враховувати, що розширення переліку обов'язкових видів страхування в майбутньому може викликати серйозні негативні наслідки в суспільстві. Ці наслідки можуть включати збільшену напруженість серед страхувальників, які не задоволені тарифами та правилами страхування, зростання збитковості в страховій діяльності та посилення прагнення до шахрайства як з боку клієнтів, так і страховиків.

В цілому відзначимо, що історія виникнення та становлення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є цікавим шляхом розвитку страхової індустрії та важливою частиною соціального захисту учасників дорожнього руху. Цей вид страхування виник відповідно до зростаючого обсягу транспортних засобів на дорогах і потреби в регулюванні фінансових наслідків аварій та збитків.

Спочатку ця система страхування була незначною, але з плином часу і після ряду значущих подій, таких як аварії зі значними збитками, законодавчі реформи та розвиток транспортної інфраструктури, страхування цивільної відповідальності стало обов'язковим і важливим аспектом власництва транспортних засобів.

Сучасний стан цієї системи страхування показує, що вона відіграє ключову роль у забезпеченні фінансової відповідальності власників транспортних засобів

перед іншими учасниками дорожнього руху. Вона сприяє підтримці прав та інтересів всіх сторін, а також розвитку страхового ринку.

Отже, історія розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів свідчить про постійну адаптацію та удосконалення системи, щоб вона відповідала сучасним потребам та вимогам суспільства. Цей сегмент страхування важливий для забезпечення безпеки на дорогах, при перевезеннях авіаційним і морським шляхом та захисту фінансових інтересів всіх учасників перевезень.

1.2 Необхідність, сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є важливою складовою сучасного страхового ринку і має велике значення як для власників автомобілів, так і для суспільства в цілому. Нижче розглянемо необхідність та сутність цього виду страхування:

1. **Захист прав потерпілих.** Однією з основних необхідностей страхування цивільної відповідальності є захист прав осіб, які можуть стати потерпілими в дорожніх випадках через вчинені власниками автомобілів недбалість або порушення правил дорожнього руху. Ця форма страхування гарантує фінансову компенсацію потерпілим, які можуть потребувати грошового відшкодування для лікування, відновлення майна або інших витрат.
2. **Захист власників автомобілів.** Страхування цивільної відповідальності також захищає самого власника автомобіля від фінансової відповідальності перед потерпілими. Без такого страхового покриття власник може витратити значну суму грошей на відшкодування збитків, які він заподіяв іншим особам.

Страхова компанія бере на себе цю фінансову відповідальність, забезпечуючи мирну співпрацю між учасниками дорожнього руху.

3. Законодавчий обов'язок. В багатьох країнах законодавство встановлює обов'язок мати страховий поліс цивільної відповідальності для власників транспортних засобів. Це робить страхування цивільної відповідальності обов'язковим. Невиконання цього обов'язку може призвести до правових наслідків, таких як штрафи, позбавлення права керувати автомобілем або навіть кримінальна відповідальність.
4. Зменшення фінансового ризику. Дорожні випадки, авіаційні і морські катастрофи можуть призвести до серйозних фінансових втрат для всіх учасників. Страхування цивільної відповідальності допомагає зменшити це фінансовий ризик, оскільки страхова компанія бере на себе відповідну частину витрат на відшкодування збитків.
5. Збереження миру на дорогах. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності сприяє створенню більш безпечного середовища на дорогах, оскільки власники автомобілів більше уважні та обережні у водінні, знаючи, що вони несуть фінансову відповідальність за можливі збитки.
6. Розвиток страхового ринку. Страхування цивільної відповідальності є важливою галуззю страхової справи, яка сприяє розвитку страхового ринку. Велика кількість людей використовує цей вид страхування, що робить його важливим сегментом економіки [8, с. 54; 9, с. 187]

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів — один із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування відповідальності в усьому світі.

Воно забезпечує виплату потерпілому грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження або

загибель належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або іншої дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) з вини страхувальника.

Сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів полягає у створенні фінансового механізму для вирішення питань, пов'язаних з шкодою, завданою третім особам в результаті дорожньо-транспортних пригод, в яких власники транспортних засобів винні або за вину яких вони несуть відповідальність перед законом.

Це страхування забезпечує виплату потерпілим грошового відшкодування для компенсації збитків, які можуть включати в себе витрати на лікування, ремонт майна або інші фінансові збитки. Власники транспортних засобів оплачують страховий внесок в обмін на страховий поліс, що гарантує фінансову підтримку у разі подій, визнаних страховими випадками.

Законодавство багатьох країн встановлює обов'язковість такого страхування, що робить його не лише практичною необхідністю, але й правовим обов'язком власників автомобілів. Відсутність страхування цивільної відповідальності може призвести до правових санкцій, включаючи штрафи та втрату права керувати транспортним засобом. Таким чином, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів не тільки забезпечує фінансовий захист для всіх сторін, але й сприяє забезпеченню безпеки на дорогах та додержанню закону.

Страхування відповідальності — це галузь, що має ряд особливостей, розглянемо і порівняємо їх з майновим та особистим страхування (табл. 1.1).

Як видно з табл. 1 страхування відповідальності є досить специфічною галуззю страхування, тому існує ряд характерних відмінностей її від інших сфер.

Таблиця 1.1 — Порівняльна характеристика майнового страхування, особистого страхування та страхування відповідальності

Ознака	Види страхування		
	Майнове страхування	Особисте страхування	Страхування відповідальності
Мета страхування	Захист матеріального стану страхувальника	Захист майнових інтересів страхувальника та застрахованого; запобігання критичного погіршення рівня життя людей	Страховий захист майнових інтересів можливих заподіювачів шкоди, які у кожному даному страховому випадку знаходять своє конкретне грошове вираження
Функції страхування	Захист інтересів клієнта (страхувальника)	Захист інтересів клієнта (страхувальника, застрахованого)	Захист інтересів як клієнта так і пересічного громадянина (третьої особи)
Суб'єкти страхових правовідносин	Страховик та страхувальник (фізичні особи та юридичні особи)	Страховик, Страхувальник та застрахована особа (фізична особа)	Страховик, Страхувальник та Третя особа, яка є невідомою і на користь якої укладена угода
Предмет страхування	Майно страхувальника	Життя, здоров'я, працездатність громадян як фізичної особи, тобто його особисті інтереси	Майно, життя, здоров'я, працездатність третьої особи; Фінансове становище страхувальника
Об'єкт	Заздалегідь визначене майно (на заздалегідь визначену суму; Майнові інтереси страхувальника	Життя, здоров'я та працездатність громадян; Майнові інтереси страхувальника та застрахованого	Майновий інтерес страхувальника, виражений у грошовій формі, виявляється у страхуванні його цивільної відповідальності перед третіми особами, яким може бути завданий збиток

Продовження таблиці 1.1

Страхова сума	Дійсна вартість страхових об'єктів або її частина	Має математичне визначення і залежить від економічної ситуації в країні	Гранична сума відшкодування (ліміт відшкодування)
Майновий інтерес	Визначається на момент укладання договору	Визначається на момент укладання договору	Не може бути визначений на момент укладання договору страхування, і є лише умовним відображенням потенційного розміру можливої шкоди
Збитки, що відшкодовуються	Матеріальні збитки	Шкода, завдана життю і здоров'ю застрахованого	Матеріальні збитки і шкода, завдана життю і здоров'ю третіх осіб
Страховий випадок	Знищення або пошкодження застрахованого майна	Смерть, втрата здоров'я та працездатності застрахованого	Фактичне настання відповідальності страхувальника, що встановлюється судовими органами
Сума виплати	В розмірі страхової суми	В розмірі страхової суми	В розмірі нанесеного збитку, але не більше ліміту відповідальності страховика.

Джерело: складено автором на основі [10]

Зупинимось на найбільш істотних відмінностях страхування відповідальності від інших галузей страхування, що дозволить остаточно впевнитись, в тому, що страхування відповідальності — це самостійна галузь страхування.

1. Об'єктом страхування виступає не конкретна особиста власність громадян чи організацій, як в майновому страхуванні, і не настання певних подій, пов'язаних з життям та працездатністю громадян, що є характерним для особистого страхування, а майнові зобов'язання, що виникають у зв'язку з нанесенням шкоди третім особам. Таким чином безпосереднім об'єктом страхування виступає виражений в грошовій формі майновий інтерес

страхувальника, що проявляється у страхуванні його цивільної відповідальності, а також майновий інтерес третіх осіб, які на момент укладання договору є невідомими.

2. Особа, що отримує страхове відшкодування. Отримувачем страхового відшкодування або страхового забезпечення є третя особа, якій страхувальник наніс шкоду внаслідок ДТП, та яка на момент укладання договору є невідомою; а у випадку смерті такої особи отримувачем страхового відшкодування є її правонаступник.
3. Суб'єкти страхування. На відміну від майнового та особистого страхування, у страхуванні відповідальності суб'єктом страхування також виступає третя особа, якій страхувальником, у випадку настання страхового випадку, нанесено шкоду, і яка на момент укладання договору та до моменту настання страхового випадку, є невідомою.
4. Розмір страхової суми. На відміну від майнового та особистого страхування, при страхуванні відповідальності страхова сума при укладанні договору заздалегідь не встановлюється. Під страховою сумою, зазвичай, приймається сума грошових коштів, в якій фактично застраховані об'єкти страхування. Страхова сума у даному виді страхування відсутня, її в певному значенні замінює ліміт або межа відповідальності страховика за цим видом страхування, а сума виплат визначається в кожному окремому випадку в розмірі фактично нанесеного збитку, оскільки страхується економічний інтерес, який неможливо оцінити заздалегідь.
5. Майновий інтерес у страхуванні відповідальності, на відміну від майнового та особистого страхування, не може бути визначений на момент укладання договору страхування, і є лише умовним відображенням потенційного розміру можливої шкоди.
6. Контингент страхувальників та застрахованих. У страхуванні цивільної відповідальності страхувальниками виступають власники джерел підвищеної

небезпеки. Поняття застрахованого при страхуванні цивільної відповідальності взагалі не існує. Застрахованим є матеріальний, майновий інтерес страхувальника та його цивільна відповідальність перед третіми особами.

7. При побудові страхових тарифів по страхуванню цивільної відповідальності є певні особливості. За основу слід взяти наступне положення: середній розмір виплат страхового відшкодування та страхового забезпечення повинен відповідати відшкодуванню шкоди, нанесеної як особі, так і майну третіх осіб, в межах встановленого ліміту відповідальності [11, с. 18; 12, с. 57].

Розглянемо основних суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (рис. 1.2).

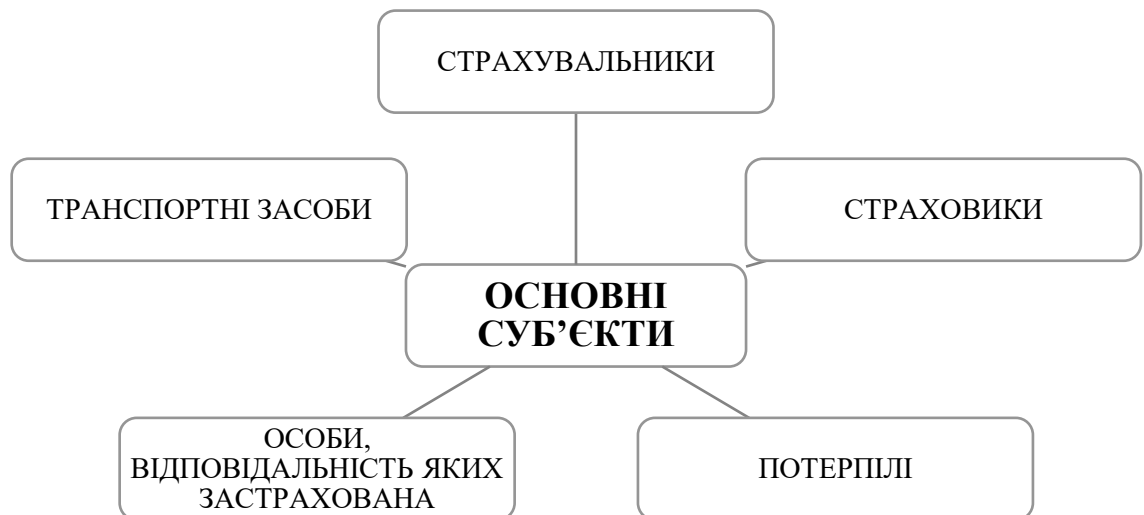


Рисунок 1.2 — Основні суб'єкти страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Джерело: складено на основі [13; 14]

Детальніше опишемо кожен із суб'єктів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Страховальники включають в себе юридичні особи та громадян, які укладають угоди з страховиками на обов'язкове страхування цивільно-правової

відповідальності власників транспортних засобів. Це передбачає відшкодування збитків, завданих життю, здоров'ю та майну третіх осіб під час експлуатації транспортних засобів.

Страховики представляють страхові компанії, які мають право здійснювати обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів відповідно до законодавства.

Потерпілі включають в себе як юридичних, так і фізичних осіб, на яких була заподіяна шкода внаслідок дорожньо-транспортних, авіаційних та морських випадків, які сталися з використанням транспортних засобів.

Особи, відповідальність яких застрахована, охоплюють страхувальників та інших осіб, які мають законні права на володіння забезпеченими транспортними засобами. Законність володіння може бути перевірена відповідно до закону та рішення суду [15, с. 72; 16, с. 235].

Транспортні засоби включають в себе пристрої, призначені для перевезення людей і вантажів, з встановленим на них спеціальним обладнанням або механізмами, які підлягають реєстрації та обліку в органах Міністерства внутрішніх справ України або митних органах для тимчасового використання та є зареєстрованими в інших країнах.

Об'єктом страхування є майнові інтереси, пов'язані з відшкодуванням цивільно-правової відповідальності особи, яка забезпечена страховкою, щодо збитків, завданих життю, здоров'ю та майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу.

Необхідність та сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є надзвичайно важливими в контексті сучасного суспільства. Ці види страхування відображають складну систему взаємодії інтересів різних учасників дорожнього руху, авіаційних і морських перевезень та має значний вплив на соціальну та економічну стабільність.

В табл.1.2. для подальшого обґрунтування сутності, приведено визначення науковців поняття «страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів».

Таблиця 1.2 — Наукові підходи до визначення поняття «цивільна відповідальність власників транспортних засобів»

Автор	Визначення
Осадець С. С [3]	«Особливістю страхування цивільно-правової відповідальності є те, що на відміну від інших, підгалузь відіграє подвійну роль — з одного боку вона захищає страхувальника, адже саме він може порушити свої обов'язки, чим може викликати вчинення шкоди іншим особам або їх майна, з іншого боку — страхування відповідальності захищає осіб та майно, які навіть не зазначені у договорі страхування від шкоди, яку страхувальник може їм нанести».
Говорушко Т. А. [22]	«Різновидом автотранспортного страхування є обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ). Дане страхування здійснюється з метою забезпечення компенсації шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну постраждалих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників».
Брязкало А.Є. [15]	«Погляд на відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів дає змогу охарактеризувати їх, як відносини між державою і громадянами — власниками транспортних засобів (через страховиків), у яких у громадян існує обов'язок щодо здійснення страхування, а в держави — право контролювати виконання цього обов'язку і застосовувати заходи відповідальності у разі її невиконання. З огляду на це, такі відносини можна зарахувати до адміністративно-правових».

Продовження таблиці 1.2

Салайчук О. М. [47]	«Відносини у сфері обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів можна охарактеризувати як відносини між державою та громадянами — власниками транспортних засобів (через страховиків), де у громадян існує обов'язок щодо здійснення страхування ТЗ, а в держави — право контролювати виконання даного обов'язку та застосовувати відповідні заходи відповідальності у разі її невиконання. Таким чином, зазначені відносини можна зарахувати до адміністративно-правових».
------------------------	--

Джерело: складено автором за даними [3; 22;15;47]

Аналізуючи приведені в табл. 1.2 визначення «страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів», можна зробити висновок, що сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів полягає в забезпеченні фінансового захисту та відшкодуванні збитків потерпілим, які можуть виникнути внаслідок дій або недбалості власників транспортних засобів. Це страхування гарантує, що у разі аварії або іншої події, де транспортний засіб виявився винуватцем, потерпілі отримають компенсацію за завдані їм збитки, що допомагає вирішити проблеми фінансової нездатності [17, с. 89].

Необхідність цих видів страхування пояснюється ризиками, пов'язаними із залученням власника транспортного засобу до відповідальності за можливі збитки іншим особам внаслідок дорожньо-транспортних випадків або інших подій. Без належного страхування власники транспортних засобів можуть втратити фінансову стабільність та опинитися у складних правових ситуаціях.

Загалом, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є важливим інструментом для забезпечення соціального та фінансового захисту різних учасників дорожнього руху, авіаційних і морських перевезень та власників транспортних засобів. Ця система сприяє рівновазі інтересів і забезпечує безпеку при перевезеннях, допомагаючи зберегти мир та порядок в суспільстві.

1.3 Умови проведення страхування ЦВВТЗ (авіаційного, морського перевізника, власників наземних транспортних засобів).

Суть та мета обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів полягає в виконанні двох основних завдань у рамках специфічних фінансових відносин, які виділяють цей вид страхування серед інших видів страхування цивільно-правової відповідальності. Основні завдання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів включають:

1. Забезпечення відшкодування збитків потерпілим, які можуть виникнути в результаті дій власників транспортних засобів під час їхньої експлуатації.
2. Захист економічних інтересів власників транспортних засобів.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів спрямоване на захист майнових інтересів учасників дорожнього руху, які можуть стати потерпілими внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Це має важливу соціальну складову, а також високий рівень відповідальності страховиків перед суспільством у якості провідників цього виду страхування.

Економічна користь обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності полягає в тому, що страхова компанія приймає на себе зобов'язання відшкодувати збитки, завдані потерпілим, за невелику страхову премію, тим самим забезпечуючи фінансову захищеність власників транспортних засобів в разі надходження вимоги від третьої особи. Це допомагає вирішити проблему фінансової неспроможності особи, яка винна у дорожньо-транспортній пригоді, у відшкодуванні завданого збитку потерпілим фізичним та юридичним особам.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів є важливим механізмом для забезпечення соціального захисту

потенційних потерпілих в дорожніх пригодах та власників транспортних засобів. Ця система зміцнює гарантії захисту економічних інтересів усіх членів суспільства і сприяє стабільності фінансових позицій страхових компаній, які здійснюють цей вид страхування.

Умови проведення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів визначаються законодавством та страховими компаніями. Основні умови такого страхування включають наступні аспекти (рис. 1.3):

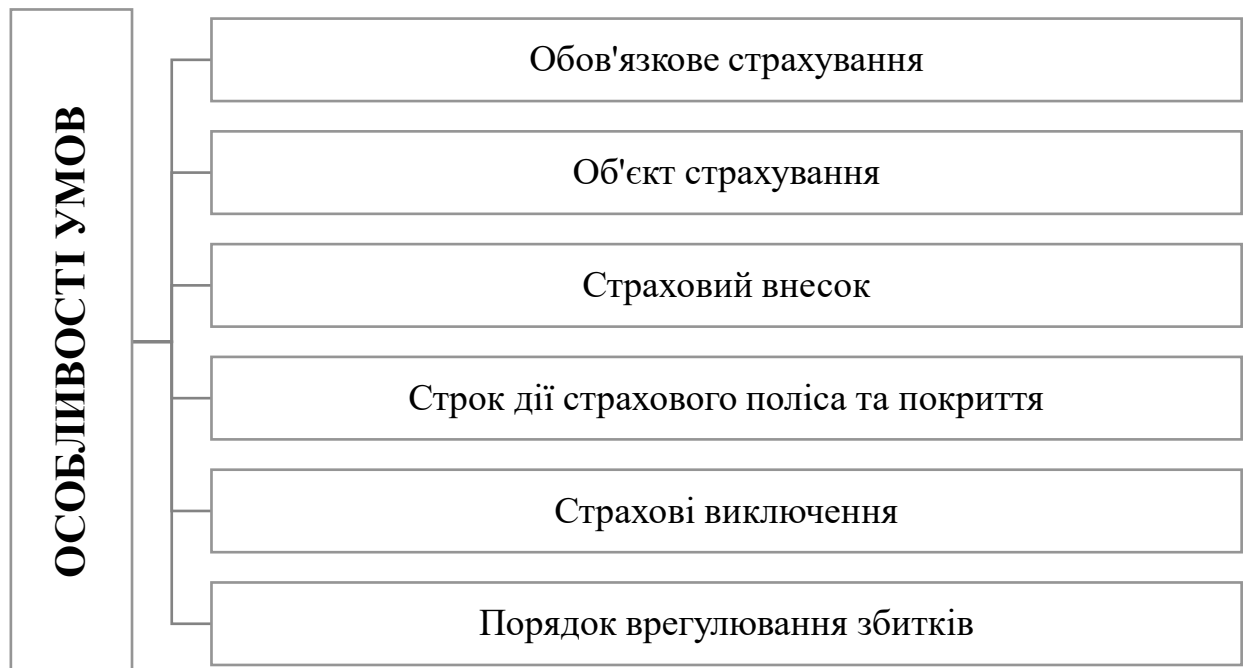


Рисунок 1.3 — Умови проведення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Джерело: складено автором на основі [19, с. 124]

Слід більш детально описати ці умови проведення страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів.

1. **Обов'язкове страхування.** У багатьох країнах, включаючи Україну, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим. Власники авто повинні мати страховий поліс цього виду, щоб бути законними учасниками дорожнього руху.

2. Об'єкт страхування. Об'єктом страхування є цивільна відповідальність власника автотранспортного засобу перед третіми особами. Це означає, що страховик відшкодовує збитки, завдані життю, здоров'ю та майну інших осіб внаслідок дорожньо-транспортних випадків, у яких винні власники автомобілів.
3. Страховий внесок. Власники транспортних засобів сплачують страховий внесок страховій компанії за страховий поліс. Розмір внеску може залежати від багатьох факторів, включаючи тип авто, його технічний стан, водійський стаж тощо.
4. Строк дії страхового поліса. Страховий поліс має визначений термін дії, зазвичай один рік. По закінченні цього терміну власник авто повинен продовжити страхування, в іншому разі страховий поліс вважатиметься недійсним.
5. Покриття. Страховий поліс може включати різні види покриття, включаючи відшкодування шкоди, завданої іншим транспортним засобам, медичні витрати для постраждалих осіб, відшкодування майнових збитків тощо. Види покриття можуть варіюватися залежно від умов страхового поліса.
6. Страхові виключення. Умови страхування також можуть містити виключення, коли страховик не відшкодовує певні види шкоди. Наприклад, це можуть бути випадки п'яного водіння або вчинення злочинних дій.
7. Порядок врегулювання збитків. Поліс може визначати порядок врегулювання страхових випадків, включаючи процедуру подання клейму та інші деталі [20, с. 87; 21, с. 56].

Умови страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів можуть різнитися в залежності від країни і страхової компанії, і їх деталі найкраще з'ясувати при укладанні страхового поліса.

Законодавство передбачає укладення двох видів договорів страхування:

1. Внутрішній договір — укладається з власником автотранспортного засобу, зареєстрованого в Україні чи тимчасово ввезеного на територію України для користування. Він діє виключно на території України.
2. Договір міжнародного обов'язкового страхування цивільно правової відповідальності — укладається у випадку користування автотранспортними засобами за межами України.

У разі виїзду за межі України страхувальник-резидент зобов'язаний укласти міжнародний договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності на умовах, установлених М(Т)СВУ, якщо згідно з укладеними угодами користування автотранспортним засобом за межами України потребує обов'язкового страхування цивільної відповідальності на умовах країн відвідання. Уведення цього виду страхування, що забезпечує соціальний захист потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, стало однією з передумов вступу України до міжнародної системи автотранспортного (моторного) страхування "Зелена картка" (назва визначена за кольором страхового поліса). В європейських країнах ця система діє з 1 січня 1953 р.

Зелена карта (Green Card) — це міжнародний страховий документ, який використовується для підтвердження наявності страхового покриття власниками автотранспортних засобів, подорожуючи за межами їхньої країни. Головною метою Зеленої карти є забезпечення компенсації збитків, завданих іншим учасникам дорожнього руху в разі дорожньо-транспортних пригод, за умови, що власник транспортного засобу винен у цих подіях.

Зелена карта є доказом наявності страхування цивільної відповідальності та покриття збитків, спричинених іншим учасникам дорожнього руху. Власники автотранспортних засобів повинні мати Зелену карту при подорожах за межами своєї країни, оскільки це допомагає забезпечити правову і фінансову відповідальність в разі аварій.

Зелена карта видається страховими компаніями та страховими організаціями національних автотранспортних асоціацій і діє на території більшості європейських країн та інших країн. Ця карта може бути обов'язковою для автовласників і є необхідною для подорожей автомобілем за кордон. Відповідно до внутрішнього договору ОСЦПВВТЗ, страховик відшкодовує пряму шкоду, яка була завдана третій особі під час руху транспортного засобу, якщо існує причинний зв'язок між цим рухом та завданою шкодою [22, с. 145].

Страхова сума за цим договором — це сума грошей, яку страховик має виплатити третій особі (або третім особам, якщо є кілька потерпілих в дорожньо-транспортних пригодах) після настання страхового випадку, в межах максимального розміру, встановленого законодавством. Це також відомо як обов'язковий ліміт відповідальності страховика. Українське законодавство встановлює максимальний розмір відповідальності, який становить 130 000 гривень на одного потерпілого в разі шкоди життю та здоров'ю та 260 000 гривень на одного потерпілого в разі майнової шкоди. Розмір страхових внесків для цього виду страхування встановлюється страховиками самостійно, враховуючи базовий внесок та відповідні коригуючі коефіцієнти, які затверджені Кабінетом Міністрів України та зазначені в базовому законі.

Страхувальник має право обирати страховика для укладення договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності.

Страховик може знижувати розмір страхових внесків, щоб заохотити власників транспортних засобів, які завжди користуються своїми транспортними засобами без аварій, а також може збільшувати страхові внески для власників транспортних засобів, які спричиняють страхові випадки (за умовами, визначеними МТСБУ).

Виплата страхового відшкодування третій особі здійснюється страховиком на підставі таких документів: заяви про виплату страхового відшкодування, поданої

заявником, і страхового акта (аварійного сертифіката), складеного страховиком відповідно до форми, встановленої МТСБУ.

Страховик виплачує визначені законодавством страхові суми кожній потерпілій (третій) особі, але загалом не більше встановленого сумарного ліміту відповідальності страховика. У випадку, коли загальна сума збитків від одного страхового випадку перевищує цей сумарний ліміт, відшкодування кожній потерпілій особі зменшується пропорційно.

У випадку завдання шкоди майну третьої особи в результаті дорожньо-транспортної пригоди, для виплати страхового відшкодування може знадобитися експертиза, яка проводиться за рахунок страховика, а також може бути проведена додаткова експертиза за рахунок страхувальника.

Розмір франшизи для відшкодування збитків, завданих майну третіх осіб, не може перевищувати 2% страхової суми.

Страховик не відшкодовує збитки в наступних випадках (рис. 1.4).

Страховик та МТСБУ мають право вимагати компенсації витрат з осіб, які здійснили страхові виплати, у таких випадках:

1. Навмисне завдання шкоди третій особі.
2. Керування транспортним засобом у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних або токсичних речовин.
3. Відсутність водійського посвідчення відповідної категорії.
4. Порушення правил руху та покинення місця дорожньо-транспортної пригоди.
5. Невідповідність технічного стану та обладнання транспортного засобу вимогам чинних Правил дорожнього руху України.
6. Надання неточних відомостей страховику або третій особі, які спричинили підвищення суми страхового відшкодування або безпідставну виплату.

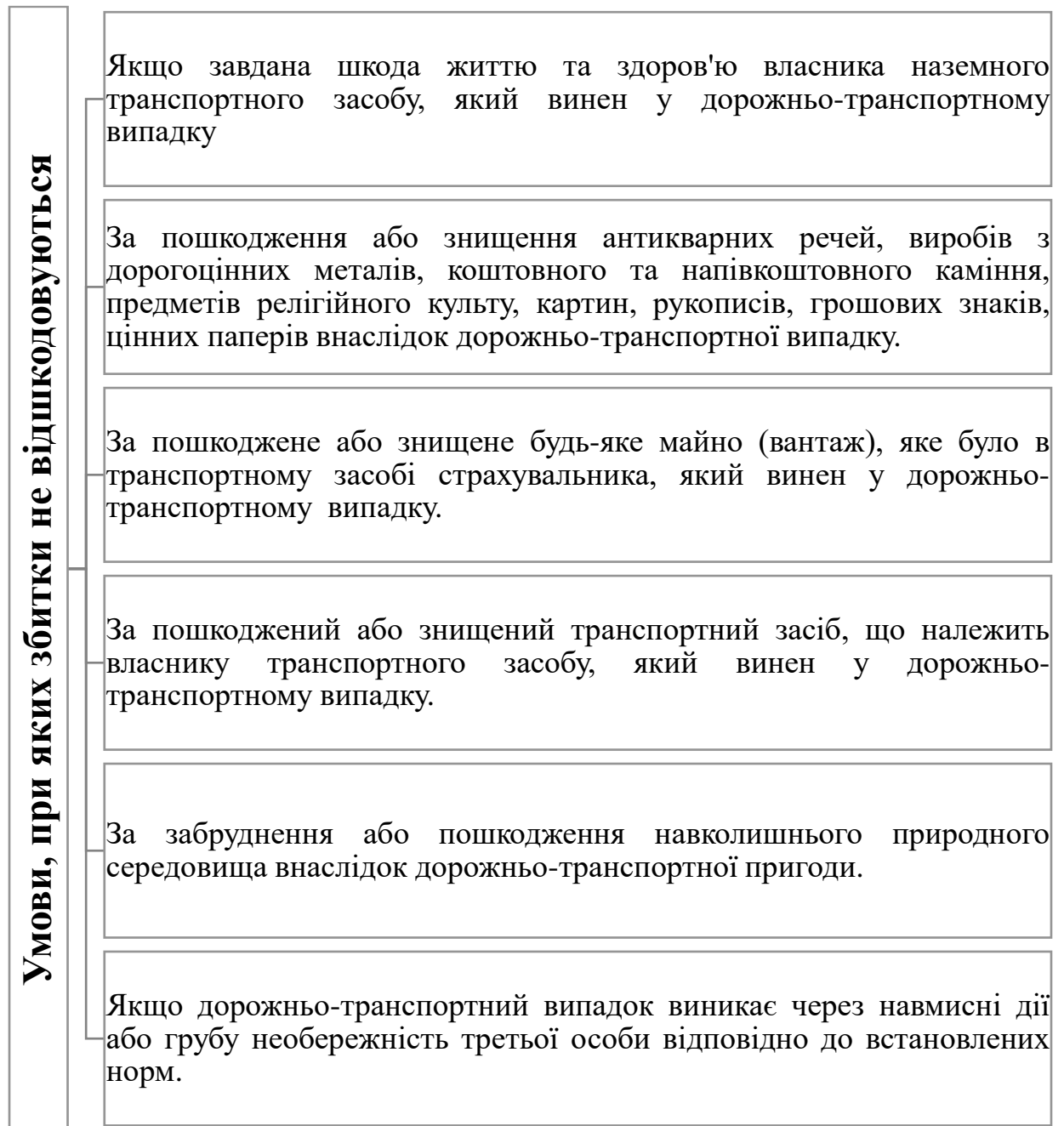


Рисунок 1.4 — Умови, за якими страховик не відшкодовує збитки власникам наземних транспортних засобів

Джерело: складено автором на основі [5; 6]

Якщо суд встановлює, що дорожньо-транспортна подія сталася через незадовільне стан доріг, вулиць або залізничних переїздів або інших перешкод в русі, страховик може вимагати компенсацію від осіб, які створили такі умови.

Договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності передбачає заяву страхувальника, в якій зазначається інформація про транспортний засіб, строк страхування, та розмір страхової суми. Якщо страхувальник є юридичною особою, дія договору поширюється на водія, який керує тим транспортним засобом.

Після оплати страхового внеску страхувальник отримує страховий поліс ОСЦПВВНТЗ, який підтверджує укладення внутрішнього договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності. Також страховик надає спеціальний знак державного зразка страхувальнику, який затверджується відповідним органом за погодженням з МТСБУ.

Страховий поліс має таку інформацію: назва і адреса страховика, тип та марка транспортного засобу, номери двигуна, шасі (кузова), строк дії договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності, розмір страхового внеску і страхової суми, а також інформація про страхувальника. У разі фізичної особи страхувальника, вказується її прізвище, ім'я, по батькові та адреса.

Страховий поліс може також включати можливість добровільного страхування транспортного засобу, життя та здоров'я водія та пасажирів.

При в'їзді на територію України власник (водій) транспортного засобу повинен укласти внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, якщо він не має договору страхування в іншій державі, який визнаний МТСБУ. Органи внутрішніх справ ведуть контроль за наявністю страхового поліса у власника (водія) транспортного засобу під час його експлуатації.

Крім страхування цивільної відповідальності автовласників, в обов'язковій формі в Україні проводиться і страхування цивільної відповідальності експлуатанта і авіаційного перевізника.

Законодавчі акти, які регулюють сьогодні реалізацію авіаційного страхування в Україні при міжнародних перевезеннях:

1. Варшавська конвенція 1929 р. та поправки до неї відомі як Гаазький протокол 1955 року;

2. Гвадалахарська конвенція 1961 року;
3. Римська конвенція
4. Монреальська конвенція 2000 р.
5. Резолюції IATA
6. Повітряний кодекс ст..103

Законодавчі акти, які регулюють сьогодні реалізацію авіаційного страхування в Україні при внутрішніх перевезеннях:

1. Повітряний кодекс;
2. Закон України «Про страхування» (страхування перевезення небезпечних вантажів);
3. Постанова КМУ №676 від 06 вересня 2017 року (обов'язкове страхування).

Розглянемо і порівняємо основні умови проведення страхування відповідальності авіаційного перевізника і оператора повітряного судна.

При страхуванні відповідальності авіакомпанії за збитки, нанесені пасажиром, багажу, вантажу та пошті, страхувальником виступає авіаперевізник.

Страховим випадком є:

1. ситуація, яка сталася і в результаті якої виникає відповідальність страхувальника за збитки, що призвели до смерті або травмування пасажирів;
2. ситуація, яка сталася і в результаті якої виникає відповідальність страхувальника за збитки (знищення, втрата, пошкодження), нанесені багажу, вантажу та пошті;
3. ситуація, яка сталася і в результаті якої виникає відповідальність страхувальника за збитки, нанесені через затримку в авіаперевезенні пасажирів, багажу, вантажу та пошти, і з настанням якої виникає обов'язок страховика здійснити виплату страхової суми (страхового відшкодування) страхувальнику, пасажиру (спадкоємцю) та/або власнику вантажу.

Відповідальність за збитки, що призвели до смерті або травмування пасажирів, вважається застрахованою під час перебування пасажирів на борту літака та під час його посадки або висадки.

Відповідальність за матеріальні збитки вважається застрахованою під час авіап перевезення багажу, вантажу та пошти на борту літака та охоплює період, протягом якого зазначені предмети були під відповідальністю перевізника або коли перевізник був відповідальним за їх зберігання.

Мінімальне страхове покриття (обмеження відповідальності):

1. За збитки, що призвели до смерті або травмування пасажирів, — сума, що дорівнює 250 000 СПЗ за офіційним курсом Національного банку для кожного пасажирів, на будь-який рейс і відповідно до реальної кількості пасажирських місць на борту літака;
2. За збитки, нанесені через затримку в перевезенні пасажирів, — сума, що дорівнює 4694 СПЗ за офіційним курсом Національного банку для кожного пасажирів, на будь-який рейс і відповідно до реальної кількості пасажирських місць на борту літака;
3. За збитки (знищення, втрату, пошкодження), нанесені багажу, або за затримку в його доставці — сума, що дорівнює 1131 СПЗ за офіційним курсом Національного банку для кожного пасажирів, на будь-який рейс і відповідно до реальної кількості пасажирських місць на борту літака (багаж включає як зареєстрований, так і незареєстрований (ручна поклажа) багаж, включаючи особисті речі пасажирів);
4. За збитки (знищення, втрату, пошкодження), нанесені вантажу або пошті, або за збитки, нанесені через затримку в їх доставці, — сума, що дорівнює 19 СПЗ за офіційним курсом Національного банку за кожен кілограм ваги.

Якщо закони країни, до якої (або на території якої) проводяться пасажирські та вантажні перевезення, або відповідно до інших умов, що використовуються в міжнародній практиці (включаючи військові та пов'язані з ними ризики), вимагають

страхування відповідальності, згаданої в цьому розділі, у більших розмірах, ніж встановлено цим розділом, страхові суми (обмеження відповідальності) під час виконання міжнародних рейсів мають бути відповідно збільшені.

Максимальний розмір страхового тарифу на один рік не повинен перевищувати 2% страхової суми, визначеної договором страхування.

Також до обов'язкового страхування відповідальності в цивільній авіації відносять і страхування відповідальності оператора цивільного літака комерційної авіації; оператора або власника літаків загального призначення, включаючи легкі, ультра легкі, аеростатичні та аматорські; розробників, виробників цивільної авіаційної техніки, організацій з технічного обслуговування, які мають право проводити випробувальні польоти; навчального закладу під час виконання навчально-тренувальних польотів за шкоду, заподіяну третім особам.

Страхувальником тут є:

1. оператор цивільного літака комерційної авіації;
2. оператор або власник літаків загального призначення, включаючи легкі, ультра легкі, аеростатичні та аматорські;
3. розробник, виробник цивільної авіаційної техніки, організація з технічного обслуговування, яка має право проводити випробувальні польоти, включаючи інші польоти з виробничої необхідності (приймально-здавальні, сертифікаційні польоти або виробничі перельоти тощо);
4. навчальний заклад, який має право виконувати навчально-тренувальні польоти.

Третіми особами вважаються фізичні та юридичні особи (життя і здоров'я фізичних осіб та/або майно фізичних і юридичних осіб), які не пов'язані із страхувальником договірними зобов'язаннями (у тому числі договором перевезення) та які не є працівниками страхувальника або не діють за його дорученням.

Страховим випадком вважається подія, що відбулася під час експлуатації (виконання окремих/спеціальних польотів) літака та внаслідок якої настає цивільна відповідальність страхувальника за шкоду, заподіяну третім особам (життю і здоров'ю фізичних осіб та/або майну фізичних і юридичних осіб), і з настанням якої виникає обов'язок страховика здійснити виплату страхової суми (страхового відшкодування) страхувальнику або третім особам.

Мінімальна страхова сума (ліміт відповідальності) на кожну подію та на кожний літак:

1. Для польотів, що виконуються у межах України, на літаку з максимальною злітною масою:

Таблиця 1.3 — Мінімальна страхова сума, у межах України

До 499 кілограмів (включно)	75 000 СПЗ
Від 500 до 999 кілограмів (включно)	150 000 СПЗ
Від 1000 до 2699 кілограмів (включно)	450 000 СПЗ
Від 2700 до 5999 кілограмів (включно)	900 000 СПЗ
Від 6000 до 11999 кілограмів (включно)	1 400 000 СПЗ
Від 12000 до 24999 кілограмів (включно)	2 200 000 СПЗ
Від 25000 до 49999 кілограмів (включно)	4 200 000 СПЗ
Від 50000 до 199999 кілограмів (включно)	14 000 000 СПЗ
Від 200000 до 499999 кілограмів (включно)	33 400 000 СПЗ
Понад 500000 кілограмів (включно)	42 000 000 СПЗ

2. Умови для міжнародних польотів визначаються відповідно до вимог, що встановлені міжнародними договорами або законами країн, над територією яких проводяться польоти, включаючи військові та пов'язані з ними ризики.

Однак, мінімальний рівень вимог не повинен бути нижчим за той, що встановлено для польотів над Україною.

Максимальний розмір страхового тарифу за один рік не повинен перевищувати 1% від страхової суми, встановленої договором страхування.

Умови проведення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, будь то авіаційний, морський перевізник або власники наземних транспортних засобів, відображають важливий аспект сучасної господарської діяльності та соціальної відповідальності. Це страхування встановлює необхідний баланс між захистом інтересів власників транспортних засобів та фінансовою безпекою осіб, які можуть постраждати внаслідок дій або недбалості власників транспортних засобів.

Обов'язкове страхування цивільної відповідальності є важливою складовою системи соціального та економічного захисту, забезпечуючи компенсацію за завдані збитки іншим учасникам на дорозі або в морських та авіаційних перевезеннях. Воно також відображає високий рівень відповідальності страховальників перед суспільством і сприяє збереженню фінансової стабільності страхових компаній.

Умови страхування цивільної відповідальності повинні бути ретельно розроблені та законодавчо врегульовані для забезпечення справедливості та ефективності цієї системи. Вони повинні враховувати різні види транспорту та специфіку ризиків, пов'язаних із кожним з них. Особливу увагу слід приділити мінімальним суммам покриття, строкам дії страхового полісу та іншим деталям, що визначають функціонування цієї системи.

Враховуючи все вищевказане, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є важливим інструментом для забезпечення правової та фінансової відповідальності на дорозі та в інших видів транспорту. Ця система виступає в ролі обов'язкової складової суспільної безпеки та підтримує рівновагу інтересів учасників перевезень та власників транспортних засобів, забезпечуючи захист як осіб, які можуть стати потерпілими, так і тих, хто володіє транспортними засобами.

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА СТАНУ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ (ОСЦПВВНТЗ)

2.1. Місце ОСЦПВВНТЗ на вітчизняному страховому ринку

В умовах воєнного стану в Україні, економічна діяльність країни зазнала серйозного уповільнення. Всі галузі економіки постраждали від військових дій, що розгорнулися в результаті агресії Росії. Страховий сектор може очікувати на значну кількість позовів, пов'язаних із воєнними ризиками, зокрема стосовно пошкоджених або знищених суден через морські міни, ракетні удари, або бомбардування в Чорному та Азовському морях. Також можливі вимоги відносно суден і вантажів, заблокованих або захоплених в українських портах та прибережних водах внаслідок російської блокади.

Війна несе за собою руйнації та збитки в будь якому випадку. Страхування, як правило, має на меті компенсацію цих збитків, але військові конфлікти часто є виключенням із загальних правил страхування. Умови страхування на випадок війни варіюються в залежності від поліса конкретної страхової компанії. Зазвичай, страхові договори містять застереження про те, що збитки, спричинені військовими діями, не покриваються полісом. Це означає, що сам факт введення воєнного стану не має бути причиною для відмови у виплатах за страховими випадками.

Страхові компанії в Україні зіткнулися з рядом викликів у перші місяці воєнного стану. Основними проблемами були необхідність евакуації співробітників та переходу до дистанційного формату роботи, а також розрив чи відкладення платежів за страховими договорами. Додатково, загальний стан страхового ринку

погіршився через зменшення обсягів страхових премій, руйнування нерухомості, складнощі з відвідуванням місць страхових подій, особливо на територіях, де тривали активні бойові дії.

Проте, досвід роботи в умовах пандемії COVID-19 допоміг страховикам швидко адаптуватися до онлайн-роботи. Рекомендації Національного банку України щодо спрощення процедур врегулювання страхових випадків також сприяли ефективній організації роботи та продовженню діяльності страхових компаній у складних умовах війни.

Для того, щоб зрозуміти реальний вплив війни на ринок страхування в Україні, зобразимо в наступній таблиці 2.1 основні його параметри в розрізі головних індикаторів.

Таблиця 2.1 — Динаміка кількості страхових компаній в Україні та їх основні показники в період 2020-2023 рр.

	Кількість страхових компаній			Активи	Рівень виплат, %
	Non-life	Life	Всього		
2020	190	20	210	1 822 841	32,96
2021	142	13	155	2 053 232	36,22
2022	116	12	128	2 353 939	32,83
31.06.2023	105	10	115	2 562 123	-

Джерело: складено автором на основі [23]

Незважаючи на зменшення кількості страхових компаній у 2023 році порівняно з 2020 роком, загальний обсяг їхніх активів зріс на 40,6% за аналогічний період. Найбільший приріст активів спостерігався в третьому кварталі 2022 року, тоді як у другому кварталі приріст був найменшим. Аналогічна позитивна динаміка відзначається і в розмірі страхових резервів, які зросли на 12,6%. Найбільше збільшення страхових резервів відбулося також у третьому кварталі, у порівнянні з аналогічним періодом попереднього року [24].

Втім, варто відзначити деякі негативні аспекти. Страхові премії, отримані страховиками, зазнали зниження, як і страхові виплати. Зниження страхових виплат можна пов'язати з тимчасовим призупиненням частини страхових договорів через введення воєнного стану, що спричинило зменшення рівня виплат. За інформацією Національного банку України, найбільше падіння страхових показників було зафіксовано у першому кварталі 2022 року, що збіглося з початком повномасштабного вторгнення. Однак, у третьому кварталі вже спостерігалось збільшення страхових премій.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів займає важливе місце на страховому ринку України. Цей вид страхування, відомий також як автоцивілка або ОСЦПВ (обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів), є обов'язковим для всіх власників транспортних засобів в Україні.

Основна мета цього виду страхування — забезпечення захисту прав третіх осіб, які можуть постраждати внаслідок ДТП, спричиненого страхувальником. Страхові компанії, які пропонують цей вид страхування, відшкодовують шкоду, завдану життю, здоров'ю, а також майну третіх осіб у випадку аварії.

На ринку України існує значна конкуренція між страховими компаніями у сфері автоцивілки. Це сприяє покращенню якості обслуговування клієнтів та розширенню спектру пропонованих послуг. Водночас, держава регулює цей ринок, встановлюючи мінімальні страхові суми та стандарти обслуговування, що гарантує базовий рівень захисту для всіх учасників дорожнього руху.

Значення цього виду страхування в Україні зростає з огляду на збільшення кількості транспортних засобів та зростання аварійності на дорогах. Це змушує водіїв більш уважно ставитися до вибору страхової компанії та умов страхування.

Для початку, розглянемо місце страхування ОСЦПВ в загальній структурі ринку. Дану інформацію представлено на рисунку 2.1.

Страховий портфель за I півріччя 2022 року за видами страхування

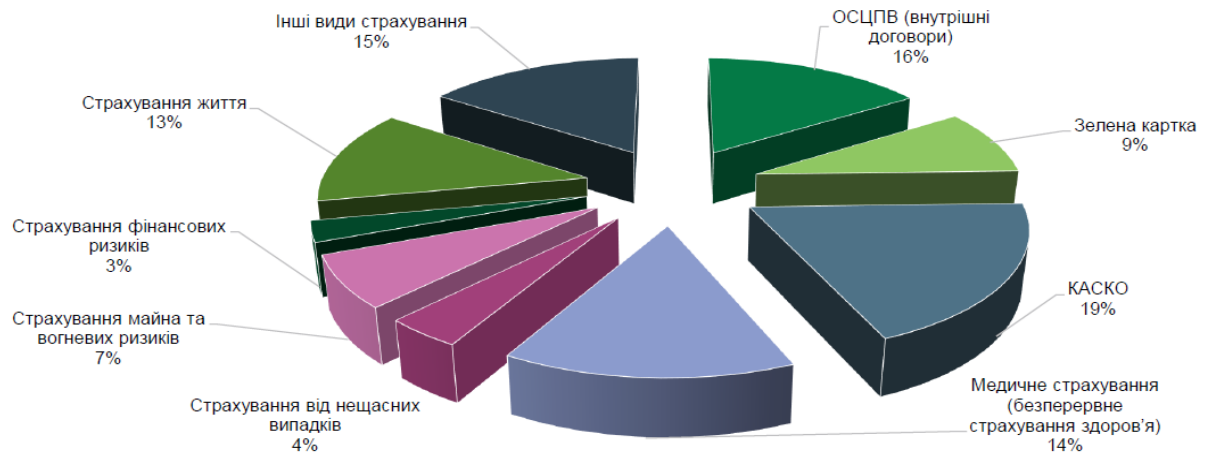


Рисунок 2.1 — Структура портфелів страхових компаній України за видами страхування у I півріччі 2022 року, %

Джерело: складено автором на основі [24; 25]

З рисунку 2.1 слід зробити відповідні висновки, що в першому півріччі 2022 року частка автострахування (яке включає "Зелену картку" та КАСКО) у загальному обсязі страхових премій склала 44%. Це більше, ніж у аналогічний період попереднього року, коли вона становила 36%. Таке зростання частки автострахування можна пояснити підвищеним попитом на ці види страхування під час військової агресії. Але предметом дослідження у магістерській роботі є, насамперед, страхування цивільної відповідальності перевізників і зокрема в даному розділі власників автотранспорту. Досліджуваний вид страхування поділяється на внутрішні договори (ОСЦПВВНТЗ) і міжнародні («Зелена картка»), звідси питома вага цього виду страхування у 2022 році становила — 25% (рис.2.1). Водночас особисті види страхування, такі як страхування від нещасних випадків і страхування життя, склали 31% від загального портфеля страхових премій.

Аналогічно слід проаналізувати динаміку страхових премій та виплат за найпоширенішими видами страхування та виділити в ній місце ОСЦПВ. Інформацію подано в наступній табл. 2.2.

Таблиця 2.2 — Динаміка страхових премій та виплат в Україні за найпоширенішими видами страхування в 2020-2022 рр., млрд грн

Види страхування	2020		2022		Відхилення	
	Премії	Виплати	Премії	Виплати	Премії	Виплати
КАСКО	8,5	3,8	8,4	3,9	-0,1	0,1
ОСЦПВ	6,1	2,9	6,8	2,8	0,7	-0,1
Зелена карта	1,3	0,7	4,0	0,8	2,7	0,1
Медичне страхування	7,3	3,2	6,6	3,0	-0,7	-0,2
Життя	5,0	0,6	4,8	0,8	-0,2	0,2
Майно і вогневі ризики	6,9	1,2	2,4	0,5	-4,5	-0,7
Фінансові ризики	3,0	1,0	0,9	0,5	-2,1	-0,5
Вантаж та багаж	1,7	0,2	0,9	0,1	-0,8	-0,1
Від нещасних випадків	1,6	0,2	1,4	0,1	-0,2	-0,1
Інші	4,9	1,3	2,6	0,3	-2,3	-0,4

Джерело: складено автором на основі [25; 26]

Аналізуючи дані таблиці 2.2 можна відзначити, що протягом досліджуваного періоду, тільки сегмент «Зеленої карти» та ОСЦПВ показали зростання у 2022 році у порівнянні із 2020 роком. Суттєве зростання премій (2,7 млрд грн) з невеликим зростанням виплат (0,1 млрд грн), викликано війною та необхідністю перетину кордонів та відповідно купівлею при цьому полісу «Зелена картка».

Якщо говорити про досліджуваний нами ринок ОСЦПВ, то зростання премій на 0,7 млрд грн при незначному зменшенні виплат (-0,1 млрд грн). Це може вказувати на підвищений інтерес до страхування відповідальності серед власників транспортних засобів. Така ситуація є вкрай актуальною під час воєнного стану в цілому.

Якщо досліджувати динаміку в 2023 році, то слід відзначити, що за даними НБУ, спостерігалось значне зростання в обсязі премій з автострахування, включаючи КАСКО, ОСЦПВ та "Зелену картку". Цей ріст становив 21%, що

перевищує показники, встановлені до війни. Премії від автострахування під час війни становили більшу частину від усіх надходжень страхових компаній, що спеціалізуються на ризикових страхуваннях. Тоді як обсяги премій від особистого страхування (страхування життя і медичне страхування) залишилися майже незмінними, страхування майна показало зростання на 9% за квартал, але загальний обсяг премій все ще був на рівні половини від довоєнного періоду. Інші види страхування демонстрували тенденцію до зниження.

Унаочнює обсяги страхових премій по ринку майнового страхування і місце ОСЦПВНТЗ та «Зеленої картки» рис. 2.2.

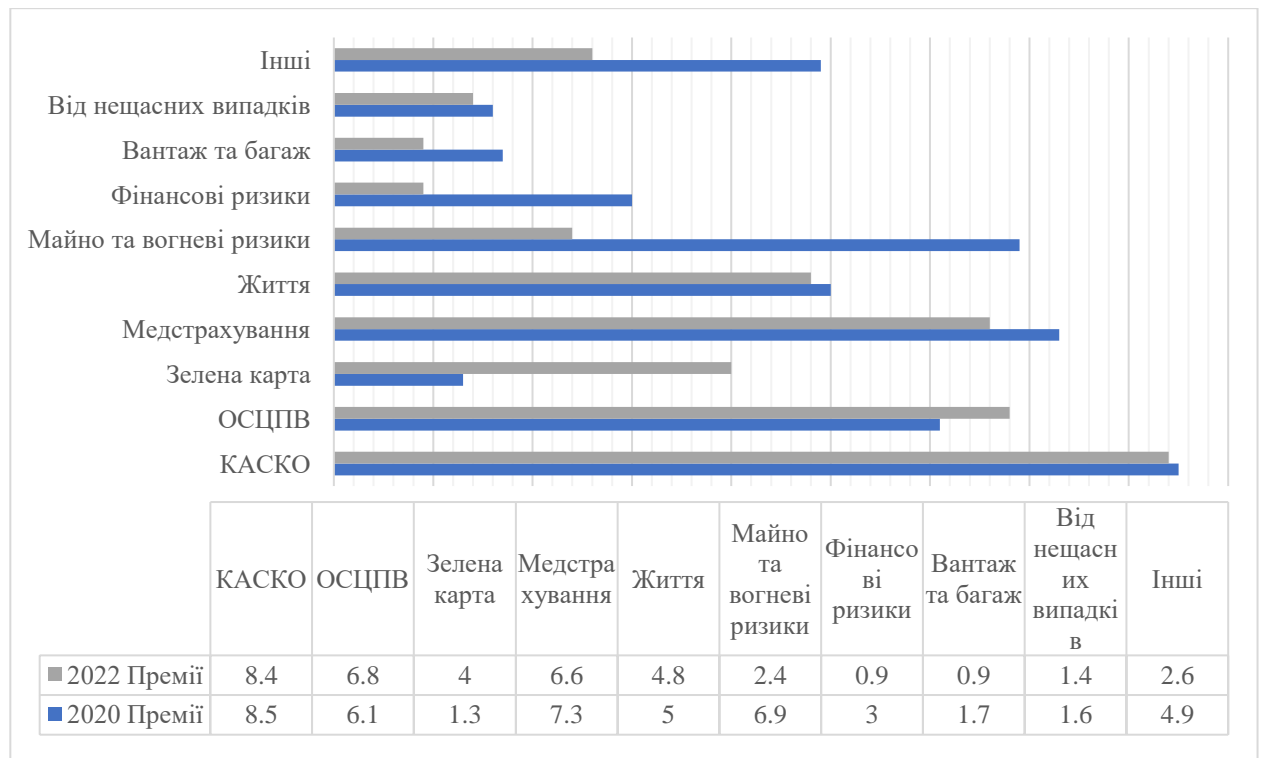


Рисунок 2.2 — Обсяг страхових премій за основними видами страхування в Україні у 2022 році, млрд грн.

Джерело: складено автором на основі [26]

Стосовно виплат, вони залишилися на попередньому рівні, окрім майнового страхування, де вони знизилися на 10% у другому кварталі. Автострахування разом із особистим страхуванням продовжувало формувати близько 80% усіх премій та 90% виплат.

Унаочнює зміни за 2020-2022 рр. у виплатах страхового відшкодування за майновим страхуванням і зокрема ОСЦПВВНТЗ та полісів «Зелена картка» рис.2.3

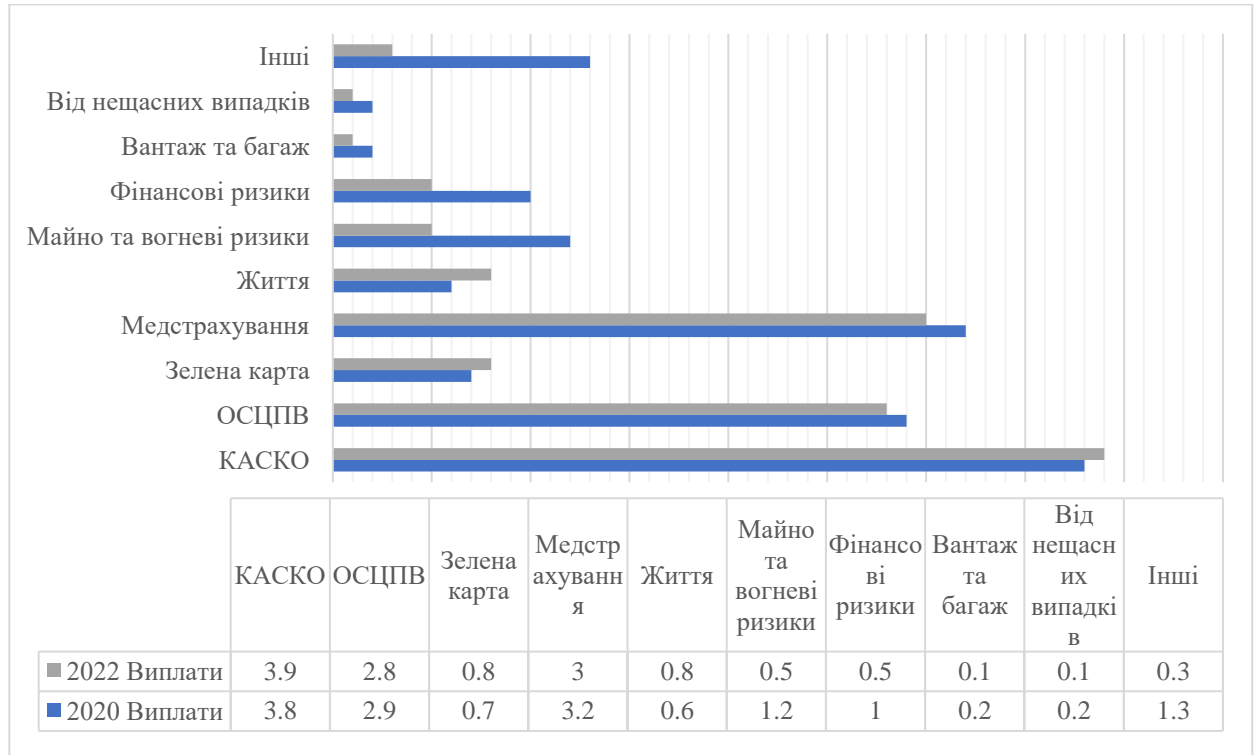


Рисунок 2.3 — Обсяг страхових виплат за основними видами страхування в Україні у 2022 році, млрд грн.

Джерело: складено автором на основі [26]

З рис. 2.2 — 2.3 видно, що у 2022 році спостерігалось значне зростання частки премій з автострахування, включаючи КАСКО, ОСЦПВ, та "Зелену картку". Зокрема, обсяг премій від "Зеленої картки" зріс більш ніж у два рази порівняно з минулим роком, а обсяг виплат збільшився.

На рис.2.4 представлено показник рівня виплат (коефіцієнт збитковості) за досліджуваними видами страхування у 2022 році.



Рисунок 2.4 — Коефіцієнти збитковості (loss ratio) окремих видів страхування в Україні у 2022 році

Джерело: складено автором на основі [30-31]

За рис.2.4. видно, що коефіцієнт збитковості для обов'язкових видів страхування утримувався на рівні 45% протягом року, куди відповідно входить і ОСЦПВ. Це стабільність була результатом компенсації негативного впливу, спричиненого зростанням резервів збитків, завдяки збільшенню обсягу зароблених премій. Для добровільних видів страхування цей коефіцієнт знизився до 42%, що вказує на поліпшення, обумовлене зменшенням резервів. Загальний коефіцієнт збитковості до кінця року склав 43%.

Коефіцієнт збитковості за міжнародними договорами становить близько 60%. За досліджуваний період помітне його збільшення, але показник не є критичним.

Як висновок слід відзначити, що в умовах війни, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні зайняло одне із ключових місць на страховому ринку. Цей вид страхування, який включає поліси ОСЦПВ, виявився стійким до воєнних викликів, продемонструвавши зростання премій та відносну стабільність виплат. Збільшення обсягу зароблених премій допомогло компенсувати зростання резервів збитків, утримуючи коефіцієнт збитковості на рівні 45%.

Даний вид страхування виявився важливим для власників транспортних засобів, особливо в умовах підвищених ризиків та нестабільності, спричинених війною. Він забезпечує необхідний захист від фінансових втрат, пов'язаних із цивільно-правовою відповідальністю, і водночас допомагає підтримувати фінансову стабільність страхових компаній. Загалом, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів продемонструвало свою значимість і ефективність на страховому ринку України в умовах війни, виступаючи як важливий елемент фінансової безпеки як для клієнтів, так і для страховиків.

2.2 Аналіз діяльності вітчизняних страхових компаній в ОСЦПВВНТЗ.

Статистика по ДТП в Україні може бути різною, в залежності від джерела. За даними Міністерства інфраструктури України, на кінець 2021 року зареєстровано близько 15 мільйонів автомобілів в Україні. За даними Міністерства внутрішніх справ України, в 2021 році було зафіксовано близько 150 тисяч ДТП, з яких близько 3 тисяч завершилося смертю.

У табл. 2.3 наведено кількість дорожньо-транспортних пригод з постраждалими, що сталися на дорогах України за останні п'ять років.

Таблиця 2.3 — Кількість ДТП в Україні з постраждалими за 2018-2022 рр.

Рік	Кількість ДТП з постраждалими
2018	24 294
2019	26 052
2020	26 140
2021	24 521
2022	18 628

Джерело: розроблено автором за даними [27]

За даними наведеної вище табл. 2.3, кількість ДТП з постраждалими в Україні змінювалася в межах від 24 294 у 2018 р. до 18 628 у 2022 р. Максимальна кількість була у 2020 р., а мінімальна — у 2022 р. Зниження показника ДТП у 2022 р, порівняно з 2021 р., пояснюється відсутністю даних з тимчасово окупованих територій України.

Кількість ДТП у період з 2018 р. по 2021 р. має змінний характер, але все одно залишається на досить високому рівні. Дану ситуацію можна пояснити збільшенням кількості автомобілів, необережністю водіїв та пішоходів та поганим станом дорожнього покриття. Тому передумови та необхідність укладання договорів з ОСЦПВВНТЗ є очевидними.

Для проведення змістовного аналізу щодо місця страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на страховому ринку України, варто визначити показники обсягів страхових премій та виплат страхового відшкодування з цього виду страхування у розрізі його видів договорів — внутрішніх (ОСЦПВВНТЗ) та міжнародних («Зелена картка»). Розглянемо обов'язковий вид страхування, зокрема обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності автовласників або автоцивілку. Важливість цього виду страхування можна обґрунтувати тим, що використання людиною автотранспортних засобів завжди була, є і буде пов'язана з небезпекою, що потенційно може призвести до виникнення аварій, катастроф, різного роду інцидентів та пригод, через які травмується та гине велика кількість людей, а також завдаються значні економічні збитки. Варто зазначити, що основною проблемою у цьому є те, що фінансовий тягар накладається саме на учасників дорожнього руху, і вони, внаслідок цього, потребують надійної системи захисту своїх прав та інтересів. Надходження страхових премій при страхуванні наземного транспорту, крім залізничного за I квартал 2022 зменшились у зв'язку із повномасштабним вторгненням. Люди, перебуваючи у паніці та невизначеності, не купували поліс чи купували зелену картку взамін, але протягом другого кварталу надходження

страхових премій, збільшилося на 5,7% у порівнянні з аналогічним періодом 2021 року, оскільки у певних регіонах стало відносно спокійно, тому як наслідок, всі хто є платоспроможним населенням, поновили страхування або оформили для користування авто після паузи, спричиненою у наслідок того, що багато авто протягом певного часу не використовувались: були залишені на паркінгах, користувались однією автівкою родини тощо. В страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВНТЗ) обсяг валових страхових премій збільшився на 15,6%. Розподіл премій у автотранспортному страхуванні за 2018–2021 р. представлено в табл.2.4.

Таблиця 2.4 — Динаміка обсягів валових страхових премій в Україні за ОСЦПВНТЗ та міжнародними договорами «Зелена картка» в 2018-2021 рр., млн грн.

Види страхування	Обсяги валових страхових премій (млн грн)				
	2018	2019	2020	2021	2022
ОСЦПВНТЗ	4 485,9	5 087,7	6136,5	7191,2	6845,5
"Зелена картка"	1 288,7	1 634,7	1177,9	1564,3	3978,3

Джерело: розраховано автором на основі [25-29]

Відповідно до табл. 2.4 видно, що валові страхові премії за досліджуваний період збільшувалися, крім 2022 року. Збільшення даного показника до 2022 р. можна пояснити збільшенням кількості наземних транспортних засобів. Зважаючи на те, що даний вид страхування є обов'язковим, то збільшення кількості автомобілів означає збільшення кількості укладених договорів страхування, а отже, і обсягів валових страхових премій.

Зрозуміло, що під час війни та окупації територій України, внутрішнього переміщення сімей на Захід країни та виїзду за кордон — ситуація з укладення договорів з ОСЦПВНТЗ значно погіршилася, що і відображують статистичні дані.

ОСЦПВНТЗ, як правило на другому місці після страхування КАСКО, але це за обсягом премій, оскільки вартість полісу по каско величезна у порівнянні з

ОСЦПВВНТЗ, враховуючи страхову суму — вартість автомобіля. Якщо ж розглядався б такий показник, як кількість укладених договорів, то тут вже переважає автоцивілка, адже це обов’язкове страхування, тому поліс купують всі власники автомобілей в середині країні. Крім того, варто зауважити, що в Україну постійно завозять авто із Європи та Америки, що також впливає на динаміку оформлення обов’язкового страхування.

Також вагому частку у загальних преміях займають міжнародні договори «Зелена картка», за відомими причинами. Варто стверджувати, що незважаючи, що цей поліс діє за кордоном він також є обов’язковим, тому серед важливих причин надходження значної частини премій варто виділити і цей вид страхових послуг.

Загальні валові премії та виплати за міжнародними договорами «Зелена картка» за 2018-2022 роки представлено в табл. 2.5.

Таблиця 2.5 — Валові страхові премії та виплати за міжнародними договорами обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів «Зелена карта», млн грн.

Показники	2018	2019	2020	2021	2022
Страхові премії	1 288,7	1 634,7	1 177,9	1 564,3	3 978,3
Страхові виплати	11,6	15,4	16,5	13,7	793,7

Джерело: розроблено автором за даними [25-29]

За даними табл. 2.5 обсяг валових страхових премій за міжнародними договорами «Зелена картка» не має сталої тенденції. Найменший показник за досліджуваний період становить у 2020 році — 1 177,9 млн грн. Найбільший складає — 3 978,3 млн грн у 2022 році. Отже за останній рік тенденція у порівнянні з внутрішніми договорами — протилежна. Це збільшення премій за 2022 рік більше як у 2 рази можна пояснити укладанням договорів «Зелена картка» при перетині кордонів з початком воєнних дій в Україні.

Розглянемо далі структуру валових премій у розрізі видів автотранспортного страхування, зокрема ОСЦПВВНТЗ і полісів «Зелена картка» (табл. 2.6).

Таблиця 2.6 — Структура премій за ОСЦПВВНТЗ та полісами «Зелена картка» в Україні за 2018–2022 рр., %

Показники	Частка страхових премій, %				
	2018	2019	2020	2021	2022
Види страхування					
КАСКО	50,8	51,3	53,0	54,8	43,7
ОЦПВНТЗ	38,3	36,9	39,4	37,2	35,6
Зелена Картка	10,9	11,8	7,6	8,0	20,7
Всього	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Джерело: розраховано автором на основі [27-29]

Показники табл. 2.6. тільки підтверджують результати дослідження: за надходженнями страхових премій в автострахуванні більше ніж половину займає автокаско, хоча під час війни за 2022 р. спостерігаємо значне його зниження у структурі. І це зрозуміло, оскільки це добровільне страхування на відміну від страхування цивільної відповідальності автовласника і досить дороге. Отже, автовласники укладають більше все ж таки договорів за обов'язковою формою. Предметом нашого розгляду є наступні види: страхові премії по ОСЦПВНТЗ становлять 38,3% у 2018 році, а 2022 р. — 35,6%. Бачимо за 5 років змінну тенденцію частки ОСЦПВВНТЗ. Також видно, що частка премій за міжнародними договорами «Зелена картка», є стабільною, і у середньому становить 10,0%. У 2022 році частка премій за полісами «Зеленої картки» значно підвищилася до 20,7%, що пов'язано із різким темпом приросту та необхідністю купівлі полісів через війну при перетині кордонів.

Ще одним важливим показником в діяльності страховиків є виплати страхового відшкодування. Проаналізуємо динаміку обсягів валових страхових виплат у розрізі видів автотранспортного страхування за 2018–2021 роки, зокрема за внутрішніми і міжнародними договорами ОСЦПВВНТЗ (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 — Динаміка обсягів валових страхових виплат за видами ОСЦПВНТЗ в Україні за 2018–2022 рр., млн грн.

Види страхування	Обсяги валових страхових виплат (млн грн)				
	2018	2019	2020	2021	2022
КАСКО	3 498,1	3 632,9	3 732,8	4 979,0	3 928,8
ОСЦПВНТЗ	2 114,1	2 526,6	2 851,8	3 649,5	2 781,4
"Зелена картка"	11,6	15,4	16,5	13,7	793,7
Всього	5 623,8	6 174,9	6 601,1	8 642,2	7 503,9

Джерело: розраховано автором на основі [25-29]

Можна зазначити, що по ОСЦПВНТЗ кількість виплат є частішими, так як ДТП трапляються частіше, але за обсягом виплат, як власне і по страхових преміях переважає автокаско, оскільки на розмір виплати впливає вартість автомобіля. На другому місці за обсягом виплат — ОСЦПВНТЗ. З 2018 по 2021 рр. спостерігаємо зростання обсягів виплат, як і зростання премій. Тобто тенденція є прогнозованою. Тільки у 2022 році виплати зменшуються, що пов'язано із падінням обсягів надходження страхових премій. Значно менше припадає виплат страхового відшкодування на міжнародні договори «Зелена картка». Лише значні виплати припадають на 2022 рік, враховуючи у 2 рази збільшення валових премій та кількості укладених договорів «Зелена картка».

Розглянемо структуру видів автострахування за виплатам, адже це дозволить зробити точніші висновки (табл. 2.8).

Як видно за табл. 2.8. найбільшу питому вагу у виплатах в автострахуванні займає страхування автомобілів. За внутрішніми договорами страхування цивільно-правової відповідальності автовласників за 2018-2021 рр. маємо тенденцію до зростання частки виплат. В 2022 році частка виплат зменшується до 37,1%, оскільки зменшується і питома вага валових премій за цим видом страхування.

Таблиця 2.8 — Структура валових виплат за внутрішніми та міжнародними договорами в ОСЦПВНТЗ в Україні за 2018–2022 рр., %

Види страхування	Структура валових страхових виплат, %				
	2018	2019	2020	2021	2022
КАСКО	62,2	58,8	56,5	57,6	52,3
ОСЦПВНТЗ	37,6	40,9	43,2	42,2	37,1
Зелена картка	0,2	0,3	0,3	0,2	10,6
Всього	100,0	100,0	100,0	100,0	100

Джерело: розраховано автором на основі [25-29]

Лише підтверджується тенденція до стрімкого зростання частки виплат за полісами «Зелена картка». Якщо у попередній період частка виплат була мізерна 0,2-0,3%, то вже 2022 році становила 10,6%.

Як висновок, можна констатувати, що обсяги валових премій та виплат за ОСЦПВНТЗ до 2021 року мали тенденцію до збільшення. Але у 2022 році з початком війни відбулося падіння, хоча не дуже значне, цих показників в автотранспортному страхуванні. Протилежну тенденцію відслідковуємо за міжнародними договорами «Зелена картка». У 2022 році частка валових премій та виплат у структурі автострахування значно підвищилась: по валовим преміям з 8% у 2021 році до 20,7% за 2022 рік., відповідно по виплатах з 0,2-0,3% у 2018-2021 рр. до 10,6% за 2022 рік. Дана тенденція пояснюється збільшенням потреб в укладанні більшої кількості договорів «Зелена картка» через виїзд за кордон переміщених осіб під час війни.

Важливим показником за будь-яким видом страхування вважається рівень виплат, котрий свідчить про збитковість того чи іншого виду для страхової компанії. Рівень виплат визначається як співвідношення виплат страхового відшкодування до надходження страхових премій за однаковий період часу.

В табл. 2.9 представлено зміни рівня виплат в автострахуванні за досліджуваний період за внутрішніми та міжнародними договорами страхування цивільної відповідальності автовласників.

Таблиця 2.9 — Динаміка показника рівня виплат за внутрішніми та міжнародними договорами в ОСЦВВНТЗ в Україні за 2018–2022 рр., %

Види страхування	Рівень виплат, %				
	2018	2019	2020	2021	2022
ОСЦВВНТЗ	47,1	49,7	46,5	50,8	40,6
Зелена картка	0,9	0,9	1,4	0,8	19,9

Джерело: розраховано автором на основі [27-29]

За даними таблиці, можна зробити наступні висновки, рівень виплат за внутрішніми договорами ОСЦВВНТЗ протягом 2018–2021 рр. був стабільним 47-50,8% і як для цього виду страхування невисоким. У 2022 дещо знизився, що є позитивним моментом для страховиків. Це може свідчити про зменшення кількості випадків, коли страхові компанії виплачували страхові виплати або зменшенням самих сум виплат за внутрішніми договорами ОСЦВВНТЗ. Рівень виплат за міжнародними договорами “Зелена картка” за 2018–2021 рр. дуже незначний, в середньому близько 1%. У 2022 році він миттєво зростає до 19,9%, що пояснюється настанням воєнних дій та міграцією населення за кордон.

Але страхові компанії крім укладання внутрішніх договорів ОСЦВВНТЗ та міжнародних «Зелена картка», ще здійснюють і добровільне страхування цивільної відповідальності автовласників, що буде розглядатись у наступному підрозділі магістерської роботи на прикладі СК «ІНГО».

2.3 Аналіз основних показників діяльності страховика за добровільним страхуванням цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів (на прикладі СК «ІНГО»)

ІНГО — це не просто страхова компанія, а справжній лідер на страховому ринку України. Компанія зарекомендувала себе як надійний страховик, що пропонує широкий спектр послуг та продуктів страхування, від страхування майна та автотранспорту до медичного страхування і страхування життя. Її діяльність відзначається не тільки широким асортиментом страхових продуктів, але й високою якістю обслуговування клієнтів.

Однією з ключових особливостей ІНГО є її здатність адаптуватися до змінних економічних умов. Враховуючи складні обставини останніх років, включно з економічними складнощами та пандемією COVID-19, компанія змогла не тільки втримати свої позиції на ринку, але й збільшити свою частку. Така стійкість і гнучкість свідчать про високий професіоналізм управління компанії та ефективність її бізнес-моделі.

ІНГО також активно впроваджує інновації, покращуючи свої послуги та роблячи страхові продукти більш доступними та зручними для клієнтів. Завдяки використанню цифрових технологій, онлайн-платформ та мобільних додатків, компанія забезпечує легкий доступ до своїх послуг, спрощує процес оформлення страховок і врегулювання страхових випадків [35].

У 2022 році економіка України зазнала спаду, і ВВП країни впав на 30,4% з можливою похибкою у 2%. Це призвело до зменшення частки страхового ринку у ВВП з 0,8% у 2021 році до 0,72% у 2022 році. Згідно з оцінками Національного банку України, обсяг зібраних премій українського страхового ринку у 2022 році скоротився на 16%, а виплати зменшились на 28%. Однак, премії ІНГО впали лише на 11%, з 2 мільярдів гривень до 1,78 мільярда гривень. Внаслідок цього, частка

страхової компанії ІНГО на страховому ринку зросла до 5,1% за рік, що є збільшенням на 0,6%. У другому півріччі 2022 року компанія змогла переформатувати роботу та наростити обсяг премій порівняно з першими місяцями війни [37].

Страхова компанія ІНГО пропонує широкий спектр страхових послуг, що охоплюють різні сфери життя та бізнесу. Основні послуги включають наступні аспекти (рис. 2.5):

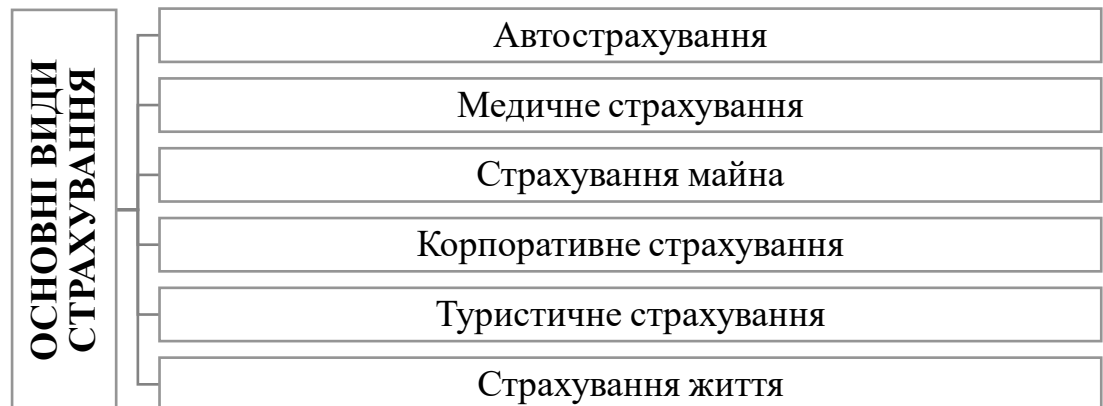


Рисунок 2.5 — Основні види послуг, що надаються СК «ІНГО» на вітчизняному страховому ринку

Джерело: складено автором на основі [35]

Перш за все, слід проаналізувати основні аспекти стосовно діяльності досліджуваної страхової компанії на українському страховому ринку. Дану інформацію подано в наступній табл. 2.10.

За даними табл. 2.10 видно динаміку основних показників досліджуваної страхової компанії за 2020 по 2022 роки.

1. **Страхові премії:** За даними таблиці, страхові премії зросли з 1645,45 млн грн у 2020 році до 2000,74 млн грн у 2021 році, а потім знизилися до 1779,7 млн грн у 2022 році. Це свідчить про збільшення кількості страхових полісів у 2021 році, та зменшення їх кількості у 2022 році.

Таблиця 2.10 — Динаміка страхових премій та виплат за найпоширенішими видами страхування, млн. грн.

Показник	2020 р.	2021 р.	2022 р.	Відхилення
Страхові премії	1645,45	2000,74	1779,7	-221,04
Страхові виплати	768,23	928,2	725,79	-202,41
Страхові резерви	1022,22	1306,48	1517,88	211,4
Власний капітал	711,26	770,56	958,2	187,64
Статутний капітал	305,5	305,5	305,5	0
Високоліквідні активи	1468,18	1995,02	2533,9	538,88

Джерело: складено автором на основі звітності компанії [35]

2. **Страхові виплати:** За даними таблиці, страхові виплати зросли з 768,23 млн грн до 928,2 млн грн і потім скоротилися до 725,79 млн грн. Це вказує на збільшення кількості страхових випадків у 2021 році, і зменшення їх кількості у 2022 році.
3. **Страхові резерви:** За даними таблиці, страховий резерв значно збільшився протягом трьох років, що вказує на збільшення фінансової стабільності страхової компанії.

Статутний капітал не змінився, але збільшився власний капітал та високоліквідні активи за період дослідження.

На основі аналізу даних з табл. 2.10 можна зробити наступні висновки, страхова компанія показує позитивну динаміку розвитку: зростання страхових премій та резервів свідчить про позитивну динаміку. Це вказує на збільшення кількості страхових полісів та фінансової стабільності компанії. Потреба в увазі до деяких показників: зменшення страхових премій у 2022 році вказує на потенційні проблеми, такі як зменшення кількості страхових полісів. Це вимагає уваги керівництва. Загалом, дані з таблиці вказують на стабільність та позитивну динаміку розвитку страхової компанії, але також вони вказують на деякі області, які вимагають уваги.

Добровільне страхування цивільної відповідальності автовласників страхові компанії використовують додатково до ОСЦПВВНТЗ, оскільки це дає можливість збільшити ліміти страховиків у покритті шкоди завданої майну або здоров'ю потерпілих осіб. Проаналізуємо показники за цим видом страхування на прикладі СК «ІНГО», оскільки дана компанія займає значну питому вагу за показниками в ОСЦПВВНТЗ і проводить також добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Діяльність страхової компанії «ІНГО» у сегменті обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) заслуговує окремої уваги, оскільки цей вид страхування є важливим компонентом її портфеля послуг. СК «ІНГО» вважається одним з провідних гравців на ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні. Компанія забезпечує широкий спектр послуг у цій сфері, що відповідають потребам як приватних осіб, так і корпоративних клієнтів.

Компанія пропонує поліси ОСЦПВВНТЗ, які покривають випадки матеріальної шкоди, тілесних ушкоджень або смерті третіх осіб, що можуть виникнути внаслідок дорожньо-транспортних пригод. Це включає як стандартні умови страхування, так і додаткові опції (за рахунок добровільного страхування ЦВ), що розширюють покриття. СК «ІНГО» забезпечує високий рівень обслуговування клієнтів, пропонуючи легкість та зручність у оформленні страхових полісів, а також оперативність у врегулюванні страхових випадків.

Окрім цього, компанія постійно адаптує свої продукти та послуги до змінних умов ринку, у тому числі до нових законодавчих вимог, технологічних інновацій та змін у потребах клієнтів. Здатність СК «ІНГО» підтримувати фінансову стабільність та надійність у виконанні своїх зобов'язань перед клієнтами є ключовим фактором її успіху на ринку ОСЦПВВНТЗ.

Якщо досліджувати структуру страхових премій в сегменті автострахування, то в загальній структурі, питома вага ОСЦПВВНТЗ є доволі значною в період 2021-2022 рр. (рис. 2.6.)

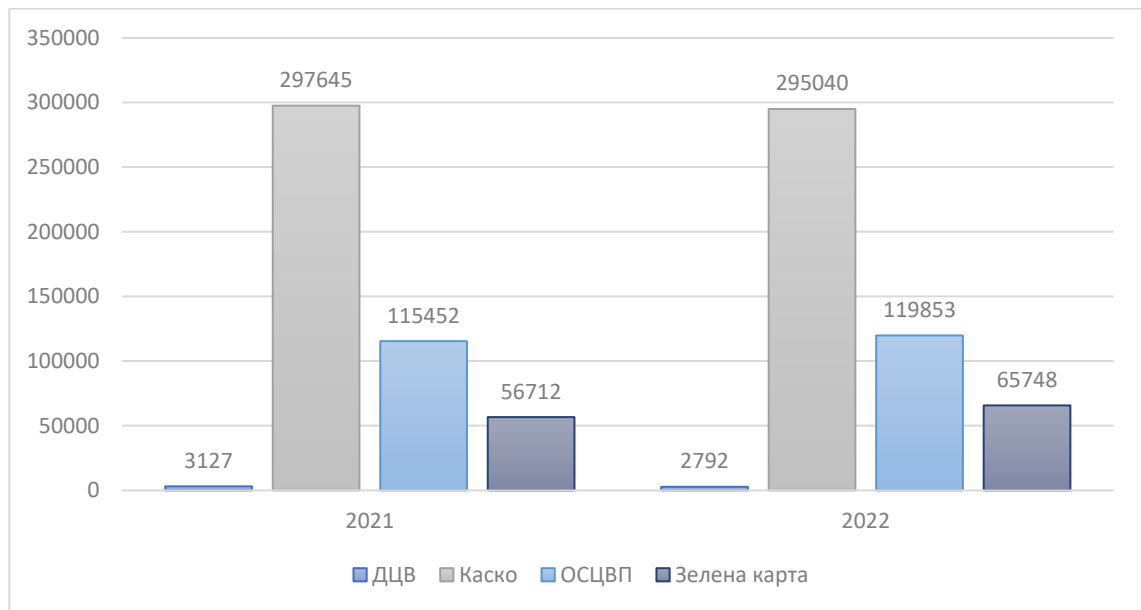


Рисунок 2.6 — Структура страхових премій в сегменті автостраховання СК «ІНГО», тис. грн.

Джерело: складено автором на основі [35]

Як видно з даних на рис. 2.6 протягом досліджуваного періоду, сегмент ОСЦПВВНТЗ займав друге місце за рівнем надходження страхових премій в сегменті автостраховання. Аналізуючи місце обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів у структурі сегменту автостраховання за 2021-2022 роки, можна зробити такі спостереження: у 2021 році частка ОСЦПВВНТЗ у структурі автостраховання становила 16.0%; а в 2022 році ця частка зросла до 18.22%. Це зростання на 2.22 відсоткових пункти вказує на те, що ОСЦПВВНТЗ стає все більш значущим компонентом у портфелі автостраховання компанії. Стосовно абсолютної зміни, то обсяг страхових премій в сегменті ОСЦПВВНТЗ за досліджуваний період збільшився на 4401 тис. грн. або на 3,81%, що в цілому є позитивним фактором і свідчить про зростання популярності даного виду страхування в досліджуваній страховій компанії «ІНГО». В цілому відзначимо, що зростання питомої ваги ОСЦВП може свідчити про зростання попиту на цей вид страхування, включаючи ситуацію військового стану та підвищення усвідомлення

водіями необхідності страхування або через збільшення кількості транспортних засобів, які потребують ОСЦПВВНТЗ.

Водночас частка добровільного страхування цивільної відповідальності автовласників за досліджуваний період в обсязі страхових премій у структурі сегменту автострахування складає дуже незначну частку і має тенденцію до зменшення — 2792 тис грн. (у порівнянні з 2021 р. — 3127 тис грн.).

Аналогічно слід дослідити структуру страхових виплат в сегменті автострахування, досліджуваної страхової компанії «ІНГО» в період 2021-2022 рр. (рис. 2.7)

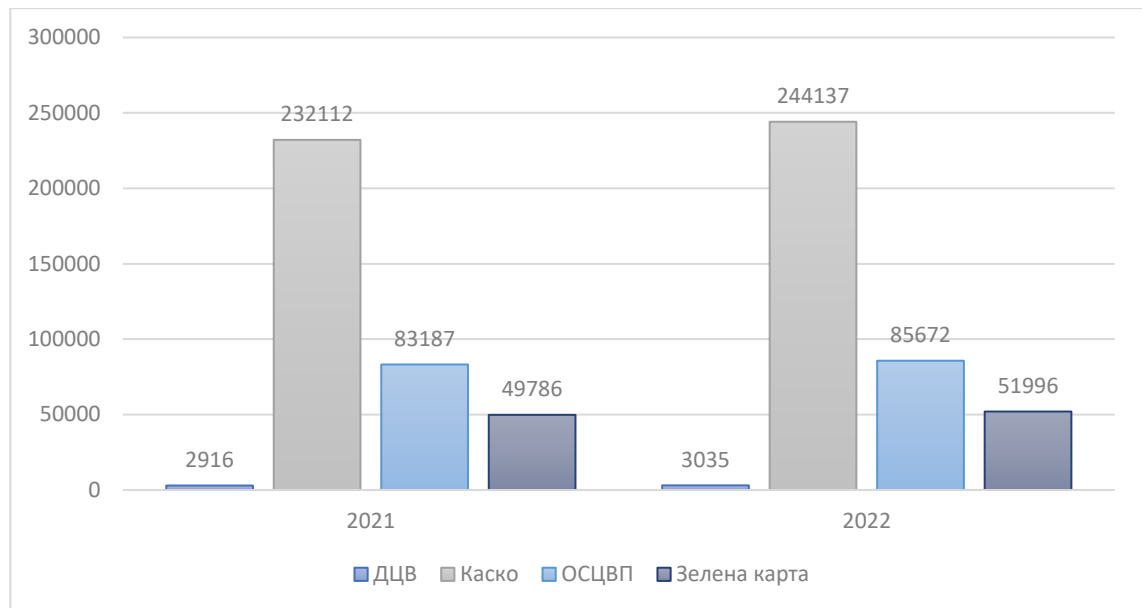


Рисунок 2.7 — Структура страхових виплат в сегменті автострахування СК «ІНГО», тис грн.

Джерело: складено на основі: [35]

Аналізуючи місце ОСЦПВВНТЗ у структурі страхових виплат в сегменті автострахування за 2021-2022 рр. слід визначити, що в 2021 році питома вага ОСЦПВВНТЗ у структурі страхових виплат становила 26,38%; у 2022 році ця частка трохи знизилася до рівня 25,98%.

В той же час, незважаючи на зменшення питомої ваги ОСЦПВВНТЗ в структурі страхових виплат, їх обсяг за досліджуваний період збільшився на 2485

тис. грн., що свідчить про підвищення збитковості за цим видом страхування в досліджуваній страховій компанії «ІНГО».

За добровільним страхуванням цивільної відповідальності автовласників ситуація навіть гірша, оскільки обсяг страхових премій зменшується у 2022 році, а виплати навпаки збільшуються, що також свідчить про зростання показника збитковості за цим видом страхування.

Окрім цього, проаналізуємо чисту маржу від здійснення страхування в сегменті обов'язкового і добровільного страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів досліджуваною СК «ІНГО». Дану інформацію представлено на рис. 2.8.

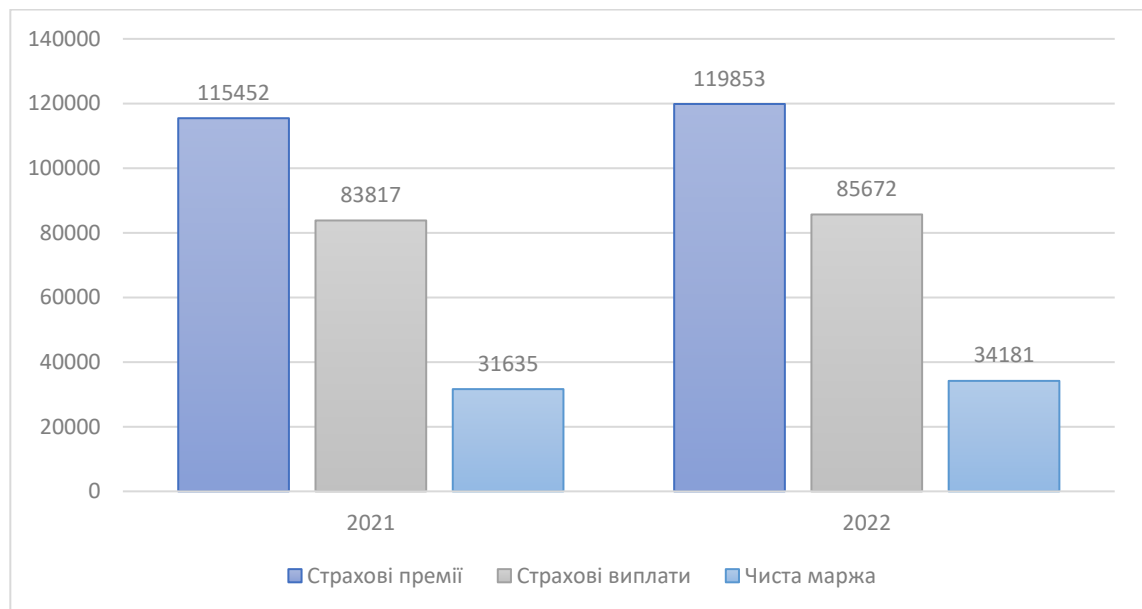


Рисунок 2.8 — Показники страхових виплат та премій СК «ІНГО» в сегменті ОСЦВП та чиста маржа, тис грн.

Джерело: складено автором на основі [35]

Аналізуючи рівень маржі за ОСЦПВВНТЗ, можна відзначити, що у 2021 році маржа страхової компанії «ІНГО» становила приблизно 27.40% від загальної суми страхових премій, а в 2022 році рівень маржі зріс до приблизно 28.52% від страхових премій.

Це зростання маржі може вказувати на покращення ефективності компанії, здатність краще контролювати виплати, оптимізувати управління ризиками, або на підвищення прибутковості пропонованих страхових продуктів. Збільшення чистої маржі свідчить про зміцнення фінансового стану компанії та її здатності генерувати прибуток у конкурентному середовищі страхового ринку, особливо в умовах військового стану.

Як висновок слід відзначити, що діяльність досліджуваної страхової компанії «ІНГО» в сегменті обов'язкового і добровільного страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів на ринку України характеризується стабільністю, надійністю та гнучкістю, що дозволяє їй ефективно задовольняти потреби своїх клієнтів та відповідати на виклики змінюваного страхового ринку. ОСЦПВВНТЗ залишається стабільним і важливим сегментом для «ІНГО», з огляду на його обов'язковий характер та постійний попит серед власників транспортних засобів. Частка ОСЦВП у загальному портфелі автострахування компанії зросла з 2021 до 2022 року, що вказує на збільшення його значущості порівняно з іншими видами страхування. Збільшення маржі компанії в цілому свідчить про ефективне управління і можливий позитивний вплив ОСЦПВВНТЗ на фінансові результати ІНГО.

Відповідно до добровільного страхування цивільної відповідальності автовласників, частка його в портфелі автострахування є незначною. Показник збитковості за досліджуваний період зростає, що є негативною тенденцією. Потрібно переглядати умови цього виду страхування, встановлювати додаткові цікаві для клієнтів опції для їх більшого залучення і покращення результатів діяльності страховика за згадуваним видом послуги.

РОЗДІЛ 3

НАПРЯМИ РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1 Проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Страховий сектор України має великий потенціал для росту, але його реалізація є складним завданням. Суттєву роль у розвитку цього ринку відіграє залежність від загальної економічної ситуації в країні, що впливає на такі аспекти, як інфляційні та валютні ризики, фінансову стабільність страхових компаній та покупну спроможність потенційних клієнтів. Ключовими факторами, що формують сферу автострахування, як на добровільній, так і на обов'язковій основі, є такі елементи, як зростання кількості транспортних засобів, підвищення рівня життя громадян, доступність придбання транспорту та гармонізація законодавчих норм [38, с. 110].

Відповідальність авіаперевізників в авіації в Україні регулюється національним законодавством та міжнародними договорами. В останнє десятиліття розвиток авіаційних перевезень в Україні збільшується за рік приблизно на 20%. Особливості авіаційного страхування пов'язані зі специфічними ризиками, які можуть спричинити катастрофічні для компанії наслідки зі значними збитками внаслідок їх кумулятивного характеру.

Страхове покриття морських вантажів з українським зерном у 2023 році відбуватиметься без підвищення тарифів страхування. Новий механізм дозволить здешевити вартість страхування зерна приблизно на 2,5 відсоткових пункти від вартості страхового тарифу.

Проте, під час війни, ринок авіаційного страхування може зазнати значних змін. Міжнародні страховики призупиняють страхове покриття морських перевезень українського зерна. Це пов'язано з виходом країни-терориста з міжнародно підтриманої угоди про експорт українського зерна. У 2023 році тарифи на страхування морських вантажів з українським зерном не змінилися. Однак, через війну в Україні, природні катаклізми та високу інфляцію, страхові тарифи, за прогнозами брокерів, зростуть з 2023 року.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів увібрало в себе не лише фінансову безпеку, а й соціальну відповідальність. В Україні, як і в багатьох інших країнах, ця сфера є обов'язковою для кожного водія, але, незважаючи на її значення, вона стикається з рядом проблем, що гальмують її розвиток.

Однією з основних проблем є недостатня інформованість населення. Багато водіїв сприймають страхування як лише ще один обов'язковий платіж, а не як важливий захист від непередбачених ситуацій. Це призводить до того, що страхування часто розглядається як формальність, а не як необхідність.

До основних проблем розвитку даного сегменту страхування слід віднести наступні (рис. 3.1)

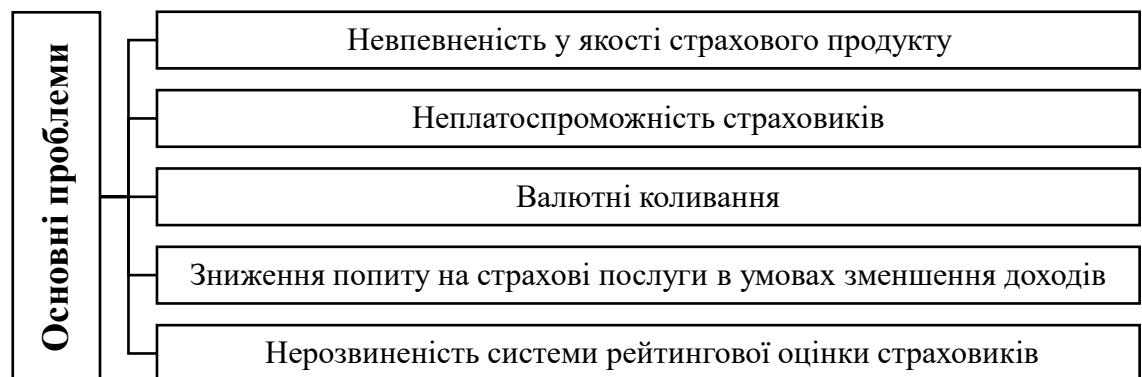


Рисунок 3.1 — Основні проблеми розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

Джерело: складено автором на основі [39-41]

Детальніше розглянемо кожен із описаних вище проблем.

1. Невпевненість у якісному страховому продукті. Багато страхових компаній намагаються вчинити певні дії з метою відмови у виплаті відшкодування або зменшення його розміру. До таких дій можна віднести: можливість пропорційного відшкодування в залежності від періоду дії полісу; вчинення грубих порушень правил дорожнього руху, тоді як у відповідних нормативних актах такий термін взагалі відсутній; проблеми з експертною оцінкою транспортного засобу.
2. Через військові дії на території країни страховики зазнають великих збитків, причина цього — в цих регіонах нові договори практично не укладаються. Також це відбувається через девальвацію гривні, що в свою чергу веде до зростання вартості ремонту автомобілю.
3. Інша значна проблема — це економічна та фінансова нестабільність. В Україні, з огляду на коливання валютного курсу, інфляцію та зниження купівельної спроможності, страхові компанії стикаються з викликами у визначенні адекватних страхових тарифів. Крім того, економічні труднощі спонукають водіїв обирати найдешевші поліси, часто за рахунок якості покриття.
4. Додатково, існує проблема нерегульованих виплат з боку страховиків та їх неплатоспроможності. Часто страхові компанії затягують процес виплат або занижують суми компенсацій, що підриває довіру до цієї індустрії. Це питання потребує більшої прозорості та справедливості у взаєминах між страховиками та їхніми клієнтами.
5. Проблема нерозвиненості системи рейтингової оцінки страховиків, непрозорість ринку, а також відсутність ефективних механізмів захисту прав страхувальників у сегменті обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ) в Україні, є значними викликами, з якими зіштовхується ця галузь [42, с. 158].

Перш за все, відсутність розвиненої системи рейтингової оцінки страховиків ускладнює процес вибору надійного страховика для споживачів. Це призводить до того, що страхувальники часто обирають страхові компанії на основі рекламних кампаній або особистих рекомендацій, а не об'єктивної інформації про їхню фінансову стійкість чи якість обслуговування.

Проблема фальсифікації страхових полісів також стоїть досить гостро. Незаконний продаж підроблених страхових документів не лише завдає збитків легітимним страховим компаніям, але й залишає водіїв без реального страхового покриття в разі ДТП.

Іншою важливою проблемою є недостатнє регулювання і контроль з боку держави. Необхідність у впровадженні чітких нормативно-правових актів, які б регулювали діяльність страхових компаній, встановлювали стандарти обслуговування та забезпечували захист прав споживачів.

В даному аспекті, особливу увагу слід приділити відсутності чіткої моделі бізнес розвитку страховиків, як в розрізі неплатоспроможності, так і в неможливості забезпечити чітку візуалізацію розвитку компанії в довгостроковій перспективі. В даному аспекті, слід виділити наступний ряд проблем розвитку страхових компаній в нашій державі (рис. 3.2)



Рисунок 3.2 — Основні проблеми розвитку страхових компаній в Україні
Джерело: розроблено автором за даними [43].

Існуюча система аналізу фінансового стану страхових компаній в Україні не забезпечує регулятора достатньою та об'єктивною інформацією про діяльність страховиків, що ускладнює своєчасне реагування на виникаючі проблеми з платоспроможністю. Це призводить до того, що регулюючий орган не має ефективних інструментів для контролю за дотриманням вимог платоспроможності страховиками.

Крім того, обмежений обсяг якісних ліквідних активів у страхових компаній ускладнює виконання зобов'язань щодо потенційних страхових виплат, створюючи проблеми з ліквідністю. Ця обставина спонукає страхові компанії до зниження розміру виплат. Відсутність у регулятора даних про терміни можливих виплат та відповідних активів робить неможливим оцінювання потенційних розривів у ліквідності. Таким чином, багато страхових компаній в Україні мають низький рівень платоспроможності та ліквідності, що потребує суттєвого поліпшення.

Наразі в Україні існують суттєві недоліки в законодавстві та регуляторній політиці у сфері страхових послуг, що призводить до їх використання з метою мінімізації податкових зобов'язань. Аналіз діяльності деяких страхових компаній показує, що для певних страховиків основною метою є не надання якісних страхових послуг, а використання своєї діяльності для виведення капіталу, легалізації доходів, набутих незаконними шляхами, та оптимізації податків, в тому числі через конвертацію безготівкових коштів у готівку.

У багатьох сегментах страхового ринку України страхові тарифи часто не базуються на економічних та статистичних даних, а також не підкріплені актуарними розрахунками. Внаслідок цього вони не забезпечують достатнього покриття потенційних страхових виплат. Проблеми з ліквідністю, обумовлені низькою якістю активів, змушують страхові компанії до зниження виплат. Переважна частина валового прибутку від страхової діяльності йде на покриття значних операційних витрат, що робить сектор загалом оперативно неефективним.

Існуюча відсутність ефективних механізмів контролю за прозорістю структури власності страхових компаній, відсутність чітких стандартів та вимог до ділової репутації власників і ключових посадових осіб, а також брак структурованого підходу до корпоративного управління та системи внутрішнього контролю сприяють практиці непрозорої діяльності та звітування у секторі. Це також створює умови, за яких багато страхових компаній можуть діяти без відома кінцевих бенефіціарів, що ускладнює встановлення відповідальності в разі їхньої неплатоспроможності [44, с. 80].

Окремо слід відзначити проблему захисту прав споживачів послуг страхування. Чинна процедура виходу з ринку не захищає прав споживачів страхових послуг належним чином. Вона є дуже тривалою та через свою недосконалість часто дає можливість недобросовісним страховикам вийти з ринку, не виконавши своїх зобов'язань за договорами страхування.

Розвиток страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні потребує комплексного підходу. Це включає підвищення обізнаності водіїв, стабілізацію економічного середовища, боротьбу з фальсифікаціями та підвищення прозорості виплат, а також ефективне державне регулювання. Лише через такий комплексний підхід можна буде досягти збалансованого розвитку цього життєво важливого сегменту страхового ринку.

Страховий ринок України, маючи значний потенціал для розвитку, зіштовхується з низкою викликів, які перешкоджають його повноцінному розквіту. Вплив загальної економічної ситуації в країні, включаючи інфляційні та валютні ризики, безпосередньо впливає на фінансову стабільність страхових компаній та спроможність клієнтів придбавати страхові послуги. Проблеми, що виникають у сфері автострахування, включають недостатню інформованість населення та недосконалість страхових продуктів, що часто сприймаються як проста формальність, а не як необхідний захист.

Значні виклики пов'язані також з нерозвиненістю системи оцінки страховиків, непрозорістю ринку та відсутністю ефективних механізмів захисту прав страхувальників. Це створює умови для непрозорої діяльності страхових компаній, ускладнює регулювання ринку та веде до низької платоспроможності та ліквідності багатьох страховиків. Такий стан речей вимагає зусиль як з боку держави, так і від самого страхового сектору для розробки та впровадження комплексних рішень, спрямованих на підвищення рівня обізнаності споживачів, забезпечення прозорості діяльності та покращення якості страхових послуг. Вирішення цих проблем стане ключем до стабілізації та подальшого розвитку страхового ринку України.

3.2 Перспективи розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів

У контексті глобалізації та інтенсивного розвитку автотранспортної галузі, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) в Україні займає особливе місце. Цей сегмент страхування є не лише важливим фінансовим інструментом, але й засобом соціального захисту громадян. Розглядаючи поточний стан і майбутні перспективи розвитку ОСЦПВВНТЗ в Україні, ми виявляємо ряд викликів та можливостей, які формують цей ринок.

На нашу думку, актуальним завданням з точки зору удосконалення ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, актуальним є аналіз світового досвіду регулювання даного сегменту. Сектор страхування в країнах Європи характеризується високою ефективністю та добре організованою структурою. Наявність організації, відомої як «Європейське страхування», відіграє ключову роль у забезпеченні стабільного розвитку цієї

галузі. Ця міжнародна установа, раніше відома під назвою «Європейський страховий комітет», відповідає за представлення інтересів та регулювання діяльності страхових компаній. Крім того, комітет надає інформацію з питань теорії та практики відшкодування збитків, активно підтримує наукові дослідження та сприяє уніфікації законодавства в країнах-членах.

Сфера страхування в європейських країнах вирізняється ефективністю та добре налагодженою організацією, завдяки чіткій та систематичній нормативно-правовій базі. Присутність такої організації, як «Європейське страхування», є ключовою для стабільного розвитку страхової галузі. Ця міжнародна організація, раніше відома як «Європейський страховий комітет», відіграє важливу роль у представленні інтересів та регулюванні діяльності страхових компаній, а також займається збором та аналізом інформації про страхову теорію та практику відшкодування збитків.

У Франції, наприклад, впроваджено закон про «ризикові плани», згідно з яким країна поділяється на зони відповідно до рівня ризику втрат від непередбачуваних природних катастроф, і держава може не відшкодувати збитки, якщо випадок стався у зоні з високим рівнем ризику. Австрія, в свою чергу, використовує національний фонд катастроф для компенсацій економічних втрат від природних явищ [45].

Великобританія, будучи одним із світових лідерів у сфері страхування, сприяє розширенню страхових послуг за її межами, забезпечуючи розвинену інфраструктуру та високий потенціал працівників цієї галузі. Організація «Ллойд» та наявність міжнародних фінансових центрів у найбільших містах Великобританії відіграють ключову роль у цьому процесі. Німеччина демонструє стабільний розвиток страхового ринку, дотримуючись чітких правил та законодавчих вимог, забороняючи страховикам займатися діяльністю в інших секторах економіки. Федеральне відомство Німеччини здійснює контроль за діяльністю страхових

компаній, а валовий приріст страхових внесків свідчить про зростаючу стабільність галузі.

На сучасному ринку страхування автотранспортних засобів спостерігається чітка тенденція до індивідуалізації пропозицій для клієнтів та розширення спектру страхових послуг. Одним з ключових нововведень є використання технології Usage-based insurance (UBI), яка дозволяє страхувальникам отримувати знижки з урахуванням реального використання автомобіля. Ця технологія, що була вперше застосована американською компанією «Progressive» у 1990-х роках, дозволяє моніторити поведінку водія під час руху, включаючи різке гальмування та прискорення, спрощуючи при цьому процес регулювання складних страхових випадків.

Застосування телематики, технології, що забезпечує передачу даних про використання автомобіля, стало популярним у Європі, а до 2018 року у світі налічувалося близько 20 мільйонів полісів UBI у майже 60 країнах. Цифрова трансформація та інновації в сфері автострахування, включаючи використання складних алгоритмів, стали значним досягненням останніх трьох десятиліть.

Яскравим прикладом цифровізації у страхуванні є введення у Нідерландах мобільного додатку «Mobiel Schade Melden», який дозволяє користувачам швидко інформувати про дорожньо-транспортні пригоди. Такі нововведення не лише спрощують процес страхування для споживачів, але й вносять важливий внесок у розвиток інноваційних підходів у сфері страхування [47,с.130].

Для отримання ширшого вибору інноваційних та ефективних рішень у сфері страхування автотранспорту, необхідно звернути увагу на нові підходи, які вже реалізовані в інших країнах. Серед сучасних інновацій на світовому ринку автострахування можна виділити:

1. «Zebra» — це обширна платформа для порівняння страхових полісів, спеціалізована на автострахуванні. Вона дозволяє власникам автомобілів

анонімно порівнювати різні страхові пропозиції в режимі реального часу, надаючи оцінку вартості з мінімальною кількістю вимог.

2. «Claim Di» — мобільний додаток, який спрощує взаємодію між водіями та їх страховими компаніями. Користувачі можуть використовувати додаток для швидкого вирішення страхових питань, обмінюючись даними без необхідності очікування на прибуття інспекторів.
3. «RenewBuy» — платформа, яка пропонує швидке та зручне оновлення страхування автомобіля, надаючи вигідні котирування і зосереджуючись на страхуванні автомобілів та мотоциклів.
4. «CoverHound» — це платформа, яка допомагає споживачам знаходити оптимальні варіанти автострахування.
5. «Insurify» — пропонує швидке порівняння страхових котирувань для автомобілів.
6. «Metromile» — розробила пристрій, що вимірює пробіг для визначення вартості страхування, перетворюючи звичайні автомобілі в "розумні". Їх додаток для смартфонів допомагає діагностувати стан автомобіля та знаходити його місцезнаходження.
7. «Guevara» — дозволяє користувачам спільно оплачувати премії, економлячи кошти. Всі зекономлені гроші залишаються в групі, щоб знижувати вартість страхування в майбутньому. [48, с. 32].

Ці інноваційні методи та інструменти демонструють різноманітність та потенціал для розвитку ринку автострахування.

Удосконалення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні може бути досягнуте через кілька ключових аспектів:

- покращення нормативно-правової бази: оновлення та удосконалення законодавства щодо страхування ОСЦВ, з метою забезпечення чіткості та прозорості умов страхування, відповідальності страховиків, та прав

споживачів. Важливим є також уніфікація законодавчих норм із міжнародними стандартами;

- впровадження сучасних технологій: Цифровізація процесів страхування, використання онлайн-платформ для оформлення та управління страховими полісами, мобільні додатки для спрощення взаємодії між страховиками та клієнтами;
- підвищення фінансової освіти населення: Освітні кампанії для підвищення обізнаності населення про важливість страхування ОСЦПВВНТЗ, його переваги та необхідність;
- розробка та впровадження актуарних розрахунків: Розвиток актуарної науки для точного визначення ризиків та обґрунтованого встановлення страхових тарифів на основі статистичних даних;
- забезпечення прозорості та справедливості страхових виплат: Удосконалення механізмів контролю за діяльністю страховиків, щоб забезпечити швидкі та справедливі страхові виплати;
- поліпшення системи регулювання та нагляду: Зміцнення ролі регуляторів у сфері страхування для ефективного контролю та нагляду за діяльністю страхових компаній;
- розвиток конкуренції на ринку: стимулювання конкуренції серед страхових компаній для покращення якості обслуговування та забезпечення більш вигідних умов для споживачів.

Врахування цих аспектів може суттєво сприяти розвитку та ефективності страхування ОСЦПВВНТЗ в Україні, забезпечуючи більшу безпеку та захист для власників транспортних засобів.

Найбільш популярними нововведеннями в автострахованні є використання фінансових технологій (фінтех-інновації), які дають змогу скористатися страховими послугами будь-де, використовуючи веб-портالي, соціальні мережі тощо. Саме

блокчейн-технології та функціонування стартапів (агрегаторів) належать до таких інновацій. Відтак, можна виділити три основні блоки технологічних інновацій в страхуванні транспортних засобів, імплементація яких дасть змогу вітчизняному сектору страхування вийти на новий рівень. Їх подано на наступному рис. 3.3.

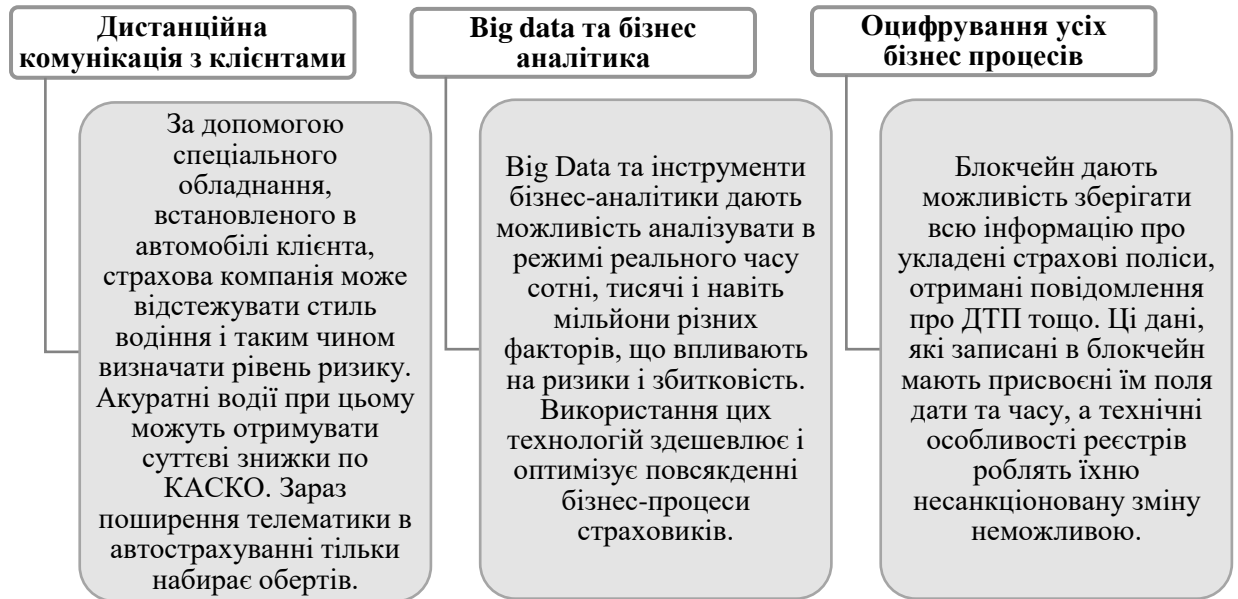


Рисунок 3.3 — Основні напрями діджиталізації вітчизняного сегменту страхування цивільної відповідальності транспортних засобів

Джерело: розроблено автором за даними [49; 50]

Такі інновації дадуть можливість значно удосконалити функціонування ОСЦПВВНТЗ, зберігати всю інформацію про укладені страхові поліси, отримані повідомлення про ДТП тощо. Ці дані, які записані в блокчейн мають присвоєні їм поля дати та часу, а технічні особливості реєстрів роблять їхню несанкціоновану зміну неможливою [51, с. 18].

Перспективи страхування цивільної відповідальності авіаперевізників та морських перевізників в Україні включають:

Авіаперевізники:

- Страхування авіаційних ризиків в Україні характеризується значною кількістю ліцензованих страховиків.

- Особливості авіаційного страхування пов'язані зі специфічними ризиками, які можуть спричинити катастрофічні для компанії наслідки зі значними збитками внаслідок їх кумулятивного характеру.
- З метою захисту інтересів і страхувальників, і страховиків обмежити їх кількість на державному рівні з урахуванням економічної доцільності та рівня розвитку авіаційного страхування.

Перспективи розвитку страхування авіаційних ризиків, зокрема і страхування відповідальності авіаційного перевізника:

- 1 Упровадження нових послуг та удосконалення існуючих, які відповідають сучасним потребам авіаційної галузі. Наприклад, страхові компанії можуть впроваджувати поліси, які покривають кіберзагрози для авіаційних систем.
- 2 Розширення ринків авіації: запровадження заходів щодо збільшення ринків для авіаційного страхування, що включають — розвиток нових ринків у країнах зі зростаючою авіаційною індустрією, а також збільшення участі страхових компаній на існуючих ринках.
- 3 Запровадження інноваційних технологій: залучення сучасних технологій, таких як штучний інтелект та блокчейн, може полегшити процеси оцінки ризиків, управління даними та скоротити процес виплат страхових відшкодувань.
- 4 Зростання усвідомленості про екологію: очікується, що зростання усвідомленості про екологічні питання призведе до попиту на страхові продукти, які покривають екологічні ризики в авіації, такі як викиди CO₂ та інші екологічні проблеми.
- 5 Залучення інвестицій: розвиток авіаційного страхування може бути підтриманим залученням інвестицій для розширення можливостей та покращення послуг, зокрема шляхом інновацій у сфері страхового ризик-менеджменту.

Зростаючі можливості та інновації в галузі авіаційного страхування створюють передумови для покращення безпеки авіаційної індустрії та переваг для страхових компаній, які готові адаптуватися до змін на ринку.

Морські перевізники:

- Страхування цивільної відповідальності перевізників вантажів набуває подальшого розвитку у зв'язку зі збільшенням як внутрішніх, так і міжнародних вантажоперевезень.
- Додатково можна передбачити ризик «витрати страхувальника» — витрати на запобігання і зменшення розміру збитку, розслідування причин настання страхового випадку та захисту своїх інтересів у судових органах.

Ці перспективи відображають потенціал для подальшого розвитку страхування цивільної відповідальності в Україні.

В умовах постійного розвитку транспортної галузі та глобалізації, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні відіграє важливу роль, виступаючи не тільки як фінансовий інструмент, але й як засіб соціального захисту громадян. З огляду на поточний стан та перспективи розвитку цього сектора, важливо відзначити, що український ринок страхування зіштовхується з різними викликами та можливостями, які впливають на його формування. Аналіз світового досвіду та практик у сфері страхування цивільної відповідальності може надати цінні вказівки для удосконалення вітчизняного ринку, зокрема в контексті впровадження сучасних технологій та методик.

На даний момент на ринку спостерігається тенденція до індивідуалізації пропозицій для клієнтів та розширення спектру наданих страхових послуг. Використання таких новітніх технологій, як Usage-based insurance (UBI), телематика та цифровізація процесів страхування, відкриває широкі можливості для розвитку ринку страхування ОСЦВ в Україні. Ці інновації не лише сприяють підвищенню ефективності та доступності страхових послуг, але й забезпечують більшу прозорість та зручність для споживачів. Таким чином, активне залучення і

впровадження світових практик та інноваційних рішень може стати ключем до успішного розвитку страхування ОСЦВ в Україні, що сприятиме не тільки фінансовій стабільності, але й забезпечить більш високий рівень соціального захисту для власників транспортних засобів.

Також до перспектив розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів можна віднести:

- зміна підходу до визначення страхової історії автовласника, тобто прив'язати її не до транспортного засобу, а до водія;
- централізація боротьби з шахрайством у сфері автострахування;
- перегляд підходу до системи понижувальних/підвищувальних коефіцієнтів з метою фінансового стимулювання страховиків та страхувальників;
- збільшення кількості учасників системи прямого врегулювання збитків.

Отже, для розвитку ринку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні необхідно вдосконалити вже існуючу систему прямого врегулювання збитків та систему державного регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності автовласників. Також до напрямків розвитку можна віднести підвищення рівня страхової культури та використання електронних полісів страхування.

ВИСНОВКИ

Відзначимо, що написання даної кваліфікаційної магістерської роботи дозволяє нам зробити такі висновки і пропозиції:

1. Історія розвитку страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів свідчить про постійну адаптацію та удосконалення системи, щоб вона відповідала сучасним потребам та вимогам суспільства. Цей сегмент страхування важливий для забезпечення безпеки на дорогах, авіапросторі і морських перевезеннях та захисту фінансових інтересів всіх учасників страхування. Сучасний стан цієї системи страхування показує, що вона відіграє ключову роль у забезпеченні фінансової відповідальності власників транспортних засобів перед іншими учасниками перевезень. Вона сприяє підтримці прав та інтересів всіх сторін, а також розвитку страхового ринку.
2. Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є важливим інструментом для забезпечення правової та фінансової відповідальності всіх учасників перевезень. Ця система виступає в ролі обов'язкової складової суспільної безпеки та підтримує рівновагу інтересів учасників дорожнього руху, авіаційних та морських перевізників та власників транспортних засобів, забезпечуючи захист як осіб, які можуть стати потерпілими, так і тих, хто володіє транспортними засобами. Розглянуто наукові підходи до визначення сутності страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Аналізуючи приведені в роботі визначення, з'ясовано, що найбільш точним і вірним є наступне: «сутність страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів полягає в забезпеченні фінансового захисту та відшкодуванні збитків потерпілим, які можуть виникнути внаслідок дій або недбалості власників

- транспортних засобів. Це страхування гарантує, що у разі аварії або іншої події, де транспортний засіб виявився винуватцем, потерпілі отримають компенсацію за завдані їм збитки, що допомагає вирішити проблеми фінансової нездатності».
3. Визначено суб'єктів страхування та особливості проведення страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Досліджено умови проведення страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів (за внутрішніми договорами і міжнародними «Зелена картка»), авіаційного і морського перевізника.
 4. У першому півріччі 2022 року частка автострахування (яке включає ОСЦПВВНТЗ, "Зелену картку" та КАСКО) у загальному обсязі страхових премій склала 44%. Це більше, ніж у аналогічний період попереднього року, коли вона становила 36%. Страхування цивільної відповідальності автовласників поділяється на внутрішні договори (ОСЦПВВНТЗ) і міжнародні («Зелена картка»), звідси питома вага цього виду страхування у 2022 році становила — 25%. В умовах війни, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні зайняло одне із ключових місць на страховому ринку.
 5. Цей вид страхування виявився стійкішим до воєнних викликів, ніж інші, продемонструвавши відносну стабільність у показниках премій та виплат. За 2018-2021 рр. за ОСЦПВВНТЗ обсяг премій збільшується, відповідно і виплати страхового відшкодування. Водночас аналіз показників за 2022 рік під час війни показав зниження надходжень страхових премій. За міжнародними договорами «Зелена картка» ситуація протилежна. За 2018-2021 рр. ситуація мінлива — обсяги премій збільшуються 2019 р., потім у 2020 р. дещо зменшуються. Але у 2022 році зростає більше як у два рази. Схожа тенденція з виплатами до 2021 р. вони дуже незначні, а в 2022 році — у 10 разів підвищились, що пояснюється початком війни і необхідністю виїзду

населення за кордон, а отже підвищенням попиту на купівлю полісу «Зелена картка» при перетині кордонів. Аналіз показників рівня виплат за досліджуваний період свідчить про відносно невисоку збитковість ОСЦПВВНТЗ і «Зеленої карти».

6. Досліджувана СК «Інго» є одним із провідних гравців вітчизняного страхового ринку. Аналізовані показники відображають позитивний тренд у розвитку компанії, незважаючи на деякі коливання у страхових преміях та виплатах. Зростання страхових резервів, власного капіталу та високоліквідних активів вказують на фінансову стійкість та потенціал для подальшого розвитку. СК «ІНГО» демонструє динамічні зміни в обсягах різних видів страхування. За рівнем виплат компанія входить в ТОП-5 на вітчизняному страховому ринку, а за рівнем страхових виплат вона є 6-ю в нашій державі. СК ІНГО відіграє важливу роль на вітчизняному страховому ринку, забезпечуючи різноманітні страхові продукти та послуги. Її здатність адаптуватися до ринкових умов та відповідати на змінні потреби клієнтів підкреслює її важливість для страхового сектору України. Загалом, досліджувана страхова компанія ІНГО показує здатність до адаптації та інновацій у відповіді на ринкові виклики, водночас зберігаючи фінансову стабільність та впевненість у своїх зобов'язаннях перед клієнтами.
7. Діяльність досліджуваної страхової компанії ІНГО на ринку ОСЦПВВНТЗ в Україні характеризується стабільністю, надійністю та гнучкістю, що дозволяє їй ефективно задовольняти потреби своїх клієнтів та відповідати на виклики змінюваного страхового ринку. Частка цього виду страхування у загальному портфелі автострахування компанії зросла з 2021 до 2022 року, що вказує на збільшення його значущості порівняно з іншими видами страхування. Відповідно добровільного страхування цивільної відповідальності автовласників, частка його в портфелі автострахування є незначною. Показник збитковості за досліджуваний період зростає, що є негативною

- тенденцією. Потрібно переглядати умови цього виду страхування, встановлювати додаткові цікаві для клієнтів опції для їх більшого залучення і покращення результатів діяльності страховика за згадуваним видом послуги.
8. Страховий ринок України, маючи значний потенціал для розвитку, зіштовхується з низкою викликів, які перешкоджають його повноцінному розквіту. Вплив загальної економічної ситуації в країні, включаючи інфляційні та валютні ризики, безпосередньо впливає на фінансову стабільність страхових компаній та спроможність клієнтів придбавати страхові послуги. Проблеми, що виникають у сфері страхування транспортних засобів та цивільної відповідальності їх власників, включають недостатню інформованість населення та недосконалість страхових продуктів, що часто сприймаються як проста формальність, а не як необхідний захист. Значні виклики пов'язані також з нерозвиненістю системи оцінки страховиків, непрозорістю ринку та відсутністю ефективних механізмів захисту прав страхувальників. Це створює умови для непрозорої діяльності страхових компаній, ускладнює регулювання ринку та веде до низької платоспроможності та ліквідності багатьох страховиків. Такий стан речей вимагає зусиль як з боку держави, так і від самого страхового сектору для розробки та впровадження комплексних рішень, спрямованих на підвищення рівня обізнаності споживачів, забезпечення прозорості діяльності та покращення якості страхових послуг. Вирішення цих проблем стане ключем до стабілізації та подальшого розвитку страхового ринку України.
 9. Страхування цивільної відповідальності авіаперевізників в Україні характеризується такими особливостями, страховий ринок України у 2023 році продемонстрував певну стабільність, незважаючи на військовий стан. Військовий стан вплинув на страховий ринок, зокрема на страхування цивільної відповідальності авіаперевізників. В цілому, військовий стан в Україні вніс значні зміни в сферу страхування цивільної відповідальності

- авіаперевізників, вимагаючи від страховиків гнучкості та адаптації до нових умов. Незважаючи на це, страховий сектор продовжує функціонувати, надаючи необхідні послуги громадянам та бізнесу. Перспективи розвитку страхування авіаційних ризиків, зокрема і страхування відповідальності авіаційного перевізника такі: 1) упровадження нових послуг та удосконалення існуючих, які відповідають сучасним потребам авіаційної галузі (наприклад, впровадження полісів, які покривають кіберзагрози для авіаційних систем). 2) розширення ринків авіації: розвиток нових ринків у країнах зі зростаючою авіаційною індустрією, а також збільшення участі страхових компаній на існуючих ринках. 3) запровадження інноваційних технологій, які можуть полегшити процеси оцінки ризиків, управління даними та скоротити процес виплат страхових відшкодування. 4) залучення інвестицій для розширення можливостей та покращення послуг, зокрема шляхом інновацій у сфері страхового ризик-менеджменту.
10. Страхування цивільної відповідальності морських перевезень в Україні характеризується такими особливостями, Україна шукає шляхи для повноцінного відновлення судноплавства в Чорному морі. Зокрема, для цього запроваджуються механізми компенсації власникам суден від збитків у наслідок військових дій. Відповідно до змін до Закону України “Про Державний бюджет України на 2023 рік”, передбачена можливість компенсації для власників морських суден, які заходять в українські порти, якщо такі судна отримують пошкодження чи будуть знищені у наслідок військових дій. Страхування суден з боку держави має дати позитивний сигнал для ринку і знизити ціни на суднозаходи.
 11. В умовах постійного розвитку транспортної галузі та глобалізації, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні відіграє важливу роль, виступаючи не тільки як фінансовий інструмент, але й як засіб соціального захисту громадян. З огляду на поточний

стан та перспективи розвитку цього сектора, важливо відзначити, що український ринок страхування зіштовхується з різними викликами та можливостями, які впливають на його формування. Аналіз світового досвіду та практик у сфері страхування цивільної відповідальності може надати цінні вказівки для удосконалення вітчизняного ринку, зокрема в контексті впровадження сучасних технологій та методик. Використання таких новітніх технологій, як Usage-based insurance (UBI), телематика та цифровізація процесів страхування, відкриває широкі можливості для розвитку ринку страхування ОСЦВ в Україні. Ці інновації не лише сприяють підвищенню ефективності та доступності страхових послуг, але й забезпечують більшу прозорість та зручність для споживачів. Таким чином, активне залучення і впровадження світових практик та інноваційних рішень може стати ключем до успішного розвитку страхування ОСЦВ в Україні, що сприятиме не тільки фінансовій стабільності, але й забезпечить більш високий рівень соціального захисту для власників транспортних засобів.

СПИСОК ДЖЕРЕЛ ПОСИЛАННЯ

1. Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Навчально-інформаційний портал ВП НУБІП України*: веб-сайт. URL: <http://moodle.nati.org.ua/mod/book/view.php?id=10061&chapterid=3419> (Дата звернення: 12.10.2023).
2. Васильєва Т., Козьменко С., Козьменко О. Страхувий і перестраховий ринки в епоху глобалізації: монографія. Київ: Університетська книга, 2011. 388 с.
3. Страхування: Підручник / Т.М. Артюх, О.О. Гаманкова, С.С. Осадець та ін.; за наук. ред. д.е.н., проф. С.С. Осадця, вид. 3-тє, перероб. і доп. К.: КНЕУ, 2006. 599 с.
4. Базилевич В. Д. Страхуві послуги: Підручник. Київ: Логос, 2014. 544 с.
5. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 №1961-IV. Верховна Рада України. Офіційний вебпортал парламенту. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text> (Дата звернення: 12.10.2023).
6. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 №85/96-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 12.10.2023).
7. Александрова М. М., Петрук О. М., Уллубієва К.К. Страхування: навчально-методичний посібник [для студ. вищ. навч. закл.]. Житомир: ЖДТУ, 2011. 184 с.
8. Плиса В.Й. Страхування: підручник, 2-ге вид, виправлене й доповнене. Київ: Каравела, 2019. 512 с.

9. Клапків Ю.М. Ринок страхових послуг: концептуальні засади, технічні інновації та перспективи розвитку: монографія. Тернопіль: ТНЕУ, 2020. 568 с.
10. Малащенко. Ю. Соціально-економічний зміст та значення ОСЦПВ (обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів). *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 2014. №5. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=3026> (Дата звернення: 16.10.2023).
11. Бабік І. О. Аналіз розвитку майнового страхування в Україні. *Вісник студентського наукового товариства «Ватра»*. 2018. № 57. С. 16–23.
12. Говорушко Т. А., Стецюк В. М. Страхування. Навч. посібник для студентів вищих навчальних закладів напряму підготовки 6.030508 «ФІНАНСИ І КРЕДИТ». К.: Каравелла, 2014. 324 с.
13. Журавка О. С., Бухтіарова А.Г., Пахненко О.М. Страхування: навчальний посібник. Суми: Сумський державний університет, 2020. 350 с.
14. Олійник В. Фінансова стійкість страхових компаній: монографія. Київ: Університетська книга, 2015. 287с.
15. Страхування: практикум / укл. Брязкало А.Є., Гладчук О.М. Кучерівська С.С. Чернівці: Чернівець. нац. ун-т, 2020. 152с.
16. Дема, Д. І., Віленчук О. М., Дем'янюк І. В. Страхові послуги. Навч. посібник. Київ. Алерта, 2013. 526 с.
17. Вовчак О.Д. Страхування / Вовчак О.Д. Навчальний посібник. 2-ге видання, виправлене. Львів: «Новий Світ», 2005. 480 с.
18. Пікус Р. В., Винокурова К. Ю. Особливості розвитку страхового ринку в умовах інформаційного суспільства. *Економіка та держава*. 2020. №8. URL: <https://cutt.ly/ENAX0Ft> (Дата звернення: 28.10.2023).
19. Говорушко Т. А. Страхові послуги: підручник. К.: Каравела, 2011. 376 с.

20. Бачо, Р. Й. Функціонування Моторного (транспортного) страхового бюро України на національному ринку небанківських фінансових послуг. *Актуальні проблеми економіки*. 2015. № 9(171). С. 358-364.
21. Ткаченко Н. В. Нові погляди на розвиток ринку страхових послуг. *Економічний дискурс*. 2020. Вип. 2. С. 183–184.
22. Говорушко Т. А. Страхові послуги: підручник. К.: Каравела. 2011. 376 с.
23. Ткачук Н. М. Особливості концентрації страхового ринку України. Збірник тез XXIV щорічної звітної наукової конференції науково-педагогічних працівників, докторантів та аспірантів із заочною формою участі. 2020. С. 158-159.
24. Підсумки діяльності страхових компаній за 2022 рік. URL: <https://forinsurer.com/files/file00654.pdf> (Дата звернення: 07.10.2023).
25. Огляд страхового ринку України за 2022 рік. НБУ. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/Огляд_стан_страхового_ринку-нагляд_pr_2022-09-23.pdf?v=4 (Дата звернення: 07.10.2023).
26. Статистика страхового ринку України за 2022 рік. URL: <https://forinsurer.com/stat> (Дата звернення: 20.09.2023).
27. Підсумки діяльності страхових компаній Форіншуренс. URL: <https://forinsurer.com/files/file00634.pdf> (Дата звернення: 05.12.2023).
28. Підсумки діяльності страхових компаній 2018-2019. Форіншуренс. URL: <https://forinsurer.com/files/file00654.pdf> (Дата звернення 05.12.2023).
29. Підсумки діяльності страхових компаній 2020-2021. Форіншуренс. URL: <https://forinsurer.com/files/file00674.pdf> (Дата звернення: 05.12.2023).
30. Гусак М. М. Страхування автомобільного транспорту як один із основних видів майнового страхування. *Вісник студентського наукового товариства «Ватра»*. 2017. № 42. С. 166-175
31. Шкіра А. А. Сучасний стан розвитку страхового ринку України. Матеріали III Всеукраїнської науково-практичної конференції. 2020. С. 396-398.

32. Мороз Р. А. Автостраховання в Україні, стан та перспективи розвитку. Матеріали V Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції молодих учених та студентів. 2017. С. 86-88.
33. Офіційна звітність СК ІНГО за 2021-2022 рр. URL: <https://ingo.ua/publicnata-finansova-informacziya?groupTab=financialStatements> (Дата звернення: 20.09.2023).
34. Показники діяльності страхових компаній за 2020-2022 рр. Державна служба статистики України. URL: <https://ukrstat.gov.ua/> (Дата звернення: 20.09.2023).
35. Єпіфанова І. Ю., Підлужняк І. В. Аналіз конкурентоспроможності страхових компаній на українському ринку. 2021. URL: http://ir.lib.vntu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/31328/pidluzhniak_tezi.pdf?sequence%20nce=1&isAllowed=y (Дата звернення: 23.09.2023).
36. Рейтинг страхових компаній України в 2021 р. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife> (Дата звернення: 23.09.2023).
37. Рейтинг страхових компаній в 2021 р. URL: <https://mind.ua/insurance/rating> (Дата звернення: 23.09.2023).
38. Сукач О. М. Страховий ринок України: сучасні реалії та перспективи. *Вісник Східноєвропейського університету економіки і менеджменту. Серія: Економіка і менеджмент*, 2016. № 1. С. 106–113.
39. Колотій Ю. С. Проблеми розвитку автостраховання в Україні. Всеукраїнська студентська науково-практична конференція, 2017. С. 157-160.
40. Бабенко-Левада В. Г., Удовіченко А. В. Проблеми та напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні. *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 2018. № 10. — URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6597> (Дата звернення: 05.12.2023).
41. Руштин О. М. Проблеми відповідальності страхових компаній по зобов'язаннях із договорів страхування цивільно-правової відповідальності

- власників наземних транспортних засобів. *Право та інноваційне суспільство*. 2015. №1. С.190-195. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/pric_2015_1_32 (ата звернення: 05.12.2023).
42. Колотій Ю. С. Проблеми розвитку автостраховання в Україні. Всеукраїнська студентська науково-практична конференція. 2017. С. 157-160.
43. Кухаренок М. Труднощі та успіхи ринку ОСЦПВ: досвід європейських країн. *Фінансові послуги*. 2017. №3. С. 44-45.
44. Федорович І. М. Проблеми та перспективи розвитку автостраховання в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія: Економіка і менеджмент*. 2019. Вип. 39. С. 79–85. URL: http://nbuv.gov.ua/UJRN/Nvmgu_eim_2019_39_12 (Дата звернення: 05.12.2023).
45. Лесик Л. Я. Досвід застосування в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Актуальні проблеми економіки*. 2016. №3. 231–234 с.
46. Ринок вживаних транспортних засобів в Україні: сучасний стан та перспективи. *Інститут досліджень авторинку*. Київ. 2021. URL: https://eauto.org.ua/static/documents/Ринок_вживаних_авто_дослідження.pdf (Дата звернення: 05.12.2023).
47. Салайчук О. М. Інноваційні технології в автотранспортному страхуванні. *Вісник Київського національного торговельно-економічного університету*. 2017. Вип.17. С.127-132
48. Третяк Д. Д. Інноваційні технології в автотранспортному страхуванні. *Інвестиції: практика та досвід*. 2019. №5. С.30-36
49. Іванюра Я.Б., Чирун Л. Б. Інтелектуальна підсистема функціонування інтернет-системи страхування автотранспорту. *Вісник Національного університету «Львівська політехніка»*. 2011. № 715. С. 123–133.

- 50.Бенедисюк А. О. Перспективи розвитку страхового ринку України в умовах глобалізації. Збірник матеріалів студентського науково-практичного круглого столу. 2018. 298 с.
- 51.Зінюк Л. О. Світовий досвід у визначенні пріоритетних напрямків розвитку страхового ринку України. ТРУДИ XV-ої Міжнародної науково-практичної конференції. 2019. С. 16-19.
- 52.Біла книга «Майбутнє регулювання ринку страхування в Україні»: Національний банк України. Київ. 2020: URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/bila-kniga-maybutnyeregulyuvannya-rinku-strahuvannya> (Дата звернення: 03.11.2023).