

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»
освітньо-професійна програма «Управління фінансовим бізнесом»
Форма навчання: Очна (денна)

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

на тему «Автотранспортне страхування та його розвиток в Україні»

здобувача Ліфиренко Валерії Євгенівни
(Прізвище, ім'я, по батькові)

(підпис здобувача)

Науковий керівник:

канд.екон.наук, доцент,

доцент кафедри банківської справи та страхування
(наукова ступінь, учене звання, посада)

(підпис) Татаріна Т.В.
(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 2025

РЕФЕРАТ

Кваліфікаційна бакалаврська робота містить 60 сторінок, 12 таблиць, 1 рисунок, список використаних джерел з 48 найменувань.

"Автотранспортне страхування та його розвиток в Україні"

Об'єктом дослідження є автотранспортне страхування в Україні.

Предметом дослідження є сукупність фінансових відносин, що виникають у процесі здійснення автотранспортного страхування між його учасниками.

Мета роботи полягає в обґрунтуванні теоретичних засад автотранспортного страхування, його стану, проблем та перспектив подальшого розвитку в Україні.

Відповідно до поставленої мети були визначені такі завдання:

- розкрити теоретичні основи автотранспортного страхування, включаючи його сутність, класифікацію послуг та правове регулювання;
- проаналізувати сучасний стан автотранспортного страхування, зокрема динаміку страхових премій і виплат;
- виявити ключові проблеми та виклики, що стримують розвиток галузі;
- запропонувати напрями вдосконалення автотранспортного страхування, зокрема через цифровізацію, підвищення страхової культури та оптимізацію законодавчої бази.

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Систематизація та узагальнення теоретичних підходів та методичного інструментарію автотранспортного страхування. Практична значущість проявляється у виявленні основних проблем та розробці пропозицій щодо покращення функціонування досліджуваної страхової компанії та інших страховиків на українському ринку в автотранспортному страхуванні.

Практичне значення отриманих результатів: результати дослідження можуть бути корисними для страхових компаній, регуляторних органів та громадян, які цікавляться питаннями страхування.

Рік виконання кваліфікаційної бакалаврської роботи 2025.

Рік захисту роботи 2025.

Ключові слова: автострахування, ОСЦПВ, КАСКО, "Зелена картка", страхові виплати, цифровізація, страхові ризики.

ЗМІСТ

ВСТУП.....	3
РОЗДІЛ 1 ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ	6
1.1 Необхідність, розвиток та сутність автотранспортного страхування	6
1.2 Види продуктів з автотранспортного страхування та умови їх реалізації.....	14
1.3 Правове регулювання автотранспортного страхування в Україні	22
РОЗДІЛ 2 ОЦІНКА СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ.....	28
2.1 Аналіз стану розвитку автотранспортного страхування.....	28
2.2 Проблеми та виклики у сфері автотранспортного страхування	40
2.3 Напрями подальшого розвитку автотранспортного страхування	46
ВИСНОВКИ.....	53
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	55

ВСТУП

Автотранспортне страхування є одним із ключових елементів фінансової інфраструктури України, що забезпечує захист майнових інтересів громадян, сприяє безпеці дорожнього руху та економічній стабільності. В умовах сучасних викликів, таких як зростання кількості транспортних засобів, високий рівень аварійності, воєнний стан та процеси цифровізації, ринок автотранспортного страхування набуває особливої актуальності. За даними Національної поліції України, щорічно в країні реєструється понад 20 тисяч дорожньо-транспортних пригод, що спричиняють значні матеріальні збитки та людські втрати. Водночас воєнний стан вніс суттєві корективи у функціонування страхового ринку, зокрема через зростання ризиків, пов'язаних із втратою транспортних засобів.

Актуальність теми зумовлена необхідністю аналізу сучасного стану ринку автотранспортного страхування, виявлення проблем, що стримують його розвиток, та розробки практичних рекомендацій для їх вирішення. Питання вдосконалення страхових продуктів, таких як ОСЦПВ, КАСКО та Зелена картка, підвищення страхової культури населення, а також адаптація до європейських стандартів залишаються недостатньо дослідженими, що підкреслює теоретичну та практичну значущість теми.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питанням дослідження сутності, особливостей та розвитку автотранспортного страхування в Україні присвячено праці таких вітчизняних науковців, як Г.С. Бовсуновська, Л.О. Гаряга Л.В., В.Г. Костогриз, Т.Д. Кривошлик, Л.В. Ляшенко, Р.Ф. Пустовійт, О.М. Салайчук, І.А. Семенчук, О.М. Супруненко, Т.В. Татаріна, Н.В. Ткаченко, Р.Ф., В.І. Фисун, Л.М. Янушева та інших. Значний внесок у вивчення міжнародного досвіду, зокрема системи «Зелена картка», зробили О.О. Казак та О.В. Гречка. Водночас недостатньо уваги приділено питанням адаптації інноваційних технологій, таких як телематика та штучний інтелект, до українських реалій, а також аналізу впливу воєнного стану

на довгострокові перспективи розвитку автотранспортного страхування, що підкреслює актуальність і новизну даного дослідження.

Мета і завдання дослідження. Мета роботи полягає в обґрунтуванні теоретичних засад автотранспортного страхування, його стану, проблем та перспектив подальшого розвитку в Україні.

Для досягнення мети поставлено такі завдання:

- розкрити теоретичні основи автотранспортного страхування, включаючи його сутність, класифікацію послуг та правове регулювання;
- проаналізувати сучасний стан автотранспортного страхування, зокрема динаміку страхових премій і виплат;
- виявити ключові проблеми та виклики, що стримують розвиток галузі;
- запропонувати напрями вдосконалення автотранспортного страхування, зокрема через цифровізацію, підвищення страхової культури та оптимізацію законодавчої бази.

Об'єктом дослідження є автотранспортне страхування в Україні.

Предметом дослідження є сукупність фінансових відносин, що виникають у процесі здійснення автотранспортного страхування між його учасниками.

Методи дослідження. У процесі вирішення поставлених у дипломній роботі завдань було застосовано комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання. Логіко-діалектичний метод використано для розкриття сутності автотранспортного страхування, включаючи його теоретичні основи та особливості видів страхових продуктів (ОСЦПВ, КАСКО, «Зелена картка»). Метод системного аналізу та узагальнення застосовано для оцінки сучасного стану ринку автотранспортного страхування в Україні, зокрема для аналізу його структури, особливостей функціонування та регулювання. Методи статистичного аналізу використано для дослідження динаміки страхових премій і виплат за період 2020–2024 років, що дозволило виявити тенденції розвитку ринку. Методи порівняльного аналізу застосовані для виявлення проблем і викликів у сфері автотранспортного страхування, зокрема впливу воєнного стану на функціонування ринку. Методи наукової абстракції, синтезу та експертного оцінювання використані для розробки

практичних рекомендацій щодо вдосконалення автотранспортного страхування, включаючи впровадження цифрових технологій та підвищення страхової культури населення.

Теоретична, методична та практична значущість отриманих результатів. Дослідження, яке міститься в кваліфікаційній магістерській роботі, охоплює як теоретичний, так і практичний аспекти. Теоретичні та методологічні висновки ґрунтуються на концептуальних основах автомобільного страхування, його сутності, основних видах та історії розвитку в Україні. Практична частина націлена на виявлення основних проблем та напрямків майбутнього розвитку автомобільного страхування загалом, а також у розробці методів для поліпшення функціонування досліджуваної страхової компанії та інших страховиків на українському ринку.

Інформаційну базу дослідження складають нормативно-правові акти України, статистичні звіти Національного банку України та МТСБУ, статистичні дані Національної поліції України, наукові праці вітчизняних авторів, підручники та монографії науковців, а також звіти діяльності страхових компаній.

Структура роботи. Робота складається зі вступу, двох розділів, висновків, списку використаних джерел, що логічно відображають процес дослідження.

РОЗДІЛ 1

ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

1.1 Необхідність, розвиток та сутність автотранспортного страхування

Формування системи економічних відносин та соціальні перетворення, що відбуваються в Україні робить систему страхового захисту надзвичайно важливою для людини, яка є учасником автомобільного руху. Автомобілізація відіграє значну роль у розвитку економіки, сприяючи зростанню виробництва, створенню робочих місць і підвищенню мобільності населення. Вона надає значні зручності в повсякденному житті, забезпечуючи швидке та комфортне пересування. Однак, поряд із позитивними аспектами, цей процес супроводжується низкою негативних наслідків, серед яких – зростання кількості дорожньо-транспортних пригод, що призводять до людських жертв і суттєвих матеріальних збитків.

Збільшення кількості автомобілів на дорогах прямо-пропорційно залежить з підвищенням рівня аварійності та масштабами втрат. Автомобільний транспорт відзначається високим ступенем ризику, оскільки належить до категорії засобів підвищеної небезпеки. Як показує статистика, він є найбільш аварійним серед усіх видів транспорту. Основними факторами, що сприяють такій ситуації є людський фактор, технічний стан транспортних засобів, якість дорожньої інфраструктури, а також погодні умови [1].

Згідно аналізу динаміки показників дорожньо-транспортних пригод на автомобільному транспорті можна зробити висновок, що рівень аварійності на українських дорогах вкрай високий. Згідно з статистичними даними патрульної поліції за період з 2021-2024 року зареєстровано 92 572 дорожньо-транспортні пригоди, в яких 12 284 осіб загинуло та 114 408 травмовано (табл. 1.1).

Таблиця 1.1- Динаміка ДТП та їх наслідків на дорогах України за 2021-2024 рр.

Рік	Кількість ДТП	Загинуло осіб	Травмовано осіб	Всього ДТП з потерпілими
2021	24521	3 238	29 738	32 976
2022	18 628	2 791	23 145	25 936
2023	23 642	3 053	29 502	32 555
2024	25 781	3 202	32 023	35 225

Джерело: складено автором на основі показників Національної поліції України [2].

В період з 2021 до 2024 року в Україні спостерігався достатньо високий рівень аварійності на дорогах. Середньорічний показник ДТП становить 23 143 випадки, що підтверджує актуальність питання страхування транспортних засобів. Основними причинами ДТП з потерпілими протягом чотирьох років були: перевищення безпечної швидкості – 36 405 випадків; порушення правил маневрування – 19 794 випадків; порушення правил проїзду перехресть – 8 040 випадків; порушення правил проїзду пішохідних переходів – 6 965 випадків; недотримання дистанції – 4 837 випадків.

Високий ризик аварійності на дорогах України демонструє гостру необхідність укладання договорів страхування як ОСЦПВ, так і КАСКО.

Поліс ОСЦПВ надає фінансовий захист майна та здоров'я потерпілих в ДТП. Наявність полісу є важливою умовою для експлуатації транспортного засобу, його відсутність може призвести до штрафу. Також ОСЦПВ сприяє зменшенню соціального напруження, оскільки потерпілі в ДТП отримують необхідну компенсацію без необхідності тривалих судових розглядів.

В свою чергу КАСКО дозволяє власнику транспортного засобу уникнути значних фінансових витрат у разі пошкодження внаслідок ДТП, стихійних лих, протиправних дій третіх осіб, викрадення, а також впливу війни. Відповідальні власники авто, застрахованого за КАСКО, не втрачатимуть власні кошти на відновлення свого авто у разі ДТП, незалежно від винуватця. Саме ці аспекти

дають змогу зрозуміти наскільки важливе автострахування в сучасних реаліях, адже це безпека всіх учасників руху.

Історичний досвід зазначає, що окремі елементи страхування були відомі за тисячі років до нашої ери. Археологічні знахідки свідчать, що навіть у давнину люди усвідомлювали необхідність страхового захисту від стихійних лих, пожеж, крадіжок та інших непередбачуваних небезпек у господарському житті. Мета була одна: забезпечити кожному члену торгової або подорожньої групи солідарну компенсацію збитків, спричинених стихійними або іншими лихами на шкоду всім її членам.

На сьогодні фактично існують дві гіпотези щодо виникнення автотранспортного страхування. Відповідно до однієї з них, автотранспортне страхування було започатковане понад 250 років тому у Франції, разом із появою міського громадського транспорту. Здебільшого серед науковців набула поширення друга гіпотеза, згідно з якою історія автотранспортного страхування бере свій початок саме з 1898 року, після того, як у 1895 році у США з'явився перший автомобіль.

Перший поліс автострахування був підписаний першого лютого 1898 року американською страховою компанією Travelers Insurance Company. У двадцяті роки 20 століття на дорогах значно зросла кількість автомобілів, що призвело до зростання дорожньо-транспортних пригод, через це і виникла необхідність виникнення можливості застрахуватись від можливих збитків. Саме в цей час і з'явилась ідея страхування цивільно-правової відповідальності власників транспорту. У 1925 році стало обов'язковим страхування кожного автомобіля в американському штаті Массачусетс.

Потреба в автотранспортному страхуванні стала гостро необхідна з появою першого автомобіля, незважаючи на спірні думки науковців щодо періодів зародження автотранспортного страхування. Адже це слугувало появі перших аварій, які вели за собою матеріальні збитки, а також шкоду життю та здоров'ю учасників руху [3].

Розвиток автострахування можна поділити на п'ять основних етапів:

Перший етап (друга половина 18 ст.-кінець 19 ст.) – характеризується появою такого об'єкту ризику як транспортний засіб. В цей час автотранспортне страхування здебільшого носило майновий характер. Відсутність розуміння та методичних основ дуже ускладнювало його розвиток, страхування більше носило стихійний характер.

Другий етап (початок 20 ст. – перша половина 20ст.) відзначився стрімким збільшенням автомобільного транспорту на дорогах. Автомобілі ставали все більш технологічно розвиненішими, що призвело до більших ризиків під час їх експлуатації. Саме в цей час розмежувалось поняття страхування автомобіля та страхування відповідальності водія або власника транспортного засобу. Почали будуватись страхові відносини між страховиком та страхувальником.

Третій етап (1925-1953 рр.) характеризується поступовим створенням методологічної та законодавчої бази. Також активного поширення набув автомобільний туризм. У цей час було запроваджене обов'язкове страхування відповідальності власників транспортних засобів перед третіми особами, таким чином сформувалась система відносин «страхувальник-страховик-потерпілий».

Четвертий етап (1953-1972 рр.) ознаменувався лібералізацією візового режиму та все більшим розвитком та поширенням міжнародного автомобільного туризму, що і сприяло створенню міжнародної системи «Зелена карта». Відбувалась поступова уніфікація законодавства про страхування різних країн, а також зміцнення відносин між страховиками та страхувальниками.

П'ятий етап (1972 р. – теперішній час) відзначився значним економічним розвитком країн, зняттям адміністративних бар'єрів, що сприяло більш вільному переміщенню людей та транспортних засобів. Цифрові та інформаційні технології також відіграли визначну роль у становленні та розвитку автомобільного страхування. Було запровадженно механізми гарантування страхових виплат, що сприяло соціалізації та популяризації страхування [4].

В результаті інтенсифікації міжнародного автомобільного руху в європейських країнах була створена міжнародна система автострахування «Зелена картка» з метою врегулювання відносин між власниками транспортних засобів

у разі настання дорожньо-транспортних пригод на території різних країн шляхом забезпечення страхування від цих ризиків. Ця міжнародна система була створена в Європі в травні 1949 року відповідно до положень Женевської рекомендації №35, прийнятої Підкомітетом з дорожнього руху Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй. Основною метою системи був захист інтересів власників та потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах в країні перебування та створення механізму, що гарантує відшкодування збитків [5].

У 1953 році десять країн-членів ЄС приєдналися до системи «Зелена картка». Більшість європейських країн запровадили обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що означає, що кожен, хто керує транспортним засобом на території кожної країни, повинен мати поліс страхування цивільно-правової відповідальності. «Зелена картка» - це міжнародна угода, створена консорціумом страхових компаній, що пропонують обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. «Зеленою картою» також називають страховий сертифікат, який підтверджує, що його власник є власником транспортного засобу, відповідальність якого застрахована перед третіми особами. Цей документ гарантує, що страхове покриття відповідальності перед третіми особами відповідає мінімальним вимогам країни в'їзду. Країни-учасниці Конвенції зобов'язалися затвердити поліси страхування цивільно-правової відповідальності власників «Зеленої картки» у своїх країнах.

Метою системи є сприяння міжнародному руху автотransпортних засобів шляхом забезпечення страхування ризиків відповідальності перед третіми особами, пов'язаних з використанням таких транспортних засобів, відповідно до вимог країни відвідування. Основним завданням програми є ефективний захист потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах за участю власників транспортних засобів, які не є резидентами країни, в якій сталася пригода. Така система повинна, перш за все, запровадити механізм, який гарантуватиме виплату компенсації потерпілим, які постраждали через недбалість власників транспортних засобів з

інших країн. Це може бути досягнуто шляхом виконання країнами-учасницями системи «Зелена карта» певних умов. Претензії в країнах-учасницях схеми «Зелена карта», як правило, врегульовуються через компетентний національний орган (Motor Insurance Authority). Ця організація пересилає важливі заяви від власників транспортних засобів, які проживають в інших країнах, до відповідних офісів автострахування в цих країнах. У цьому випадку перший орган автострахування є тим, хто врегульовує збитки, а другий - тим, хто їх виплачує. Відносини між ними регулюються двосторонніми угодами, укладеними в уніфікованому порядку [6].

Для України визначним став червень 1997 року, коли Україна відповідно до рішення 31 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яка відбулася у столиці Угорщини - Будапешті, МТСБУ прийняли до списку членів міжнародної системи «Зелена карта», але поки у вигляді, так званого «перехідного члена». Цей статус було активізовано в 1998 році, в липні.

Даний статус дав змогу страховиками-членами МТСБУ укладати договори обов'язкового автотранспортного страхування на умовах міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», надавали страхове покриття водіям транспортних засобів у межах лімітів і правил законодавства кожної країни [4].

Приєднання України до системи «Зелена картка» стало значним поштовхом у саморозвитку організації та її географічному розширенні до країн колишнього Радянського Союзу. 24 квітня 2001 року до Кабінету Міністрів України надійшов лист від Генерального секретаря Ради Бюро Майкла Ніколсона, в якому йшлося про таке: «Україна є важливою державою для Європейського автомобільного транспортного руху, оскільки вона розташована в центрі Європи, і пов'язує транспортні потоки країн Східної і Західної Європи... Ми цілком визнаємо роль Моторного (транспортного) страхового бюро України у якості як Бюро - врегулювальника, так і Бюро-платника. Нині МТСБУ виконує всі передбачені фінансові зобов'язання щодо перестрахування та надання необхідних гарантій...».

У травні 2004 року у Люксембурзі, що в Бельгії, відбулось засідання 38 Генеральної Асемблеї Ради Бюро, на якому прийнято рішення про присвоєння з 01 січня 2005 року Україні статус «повного члена» в міжнародній системі «Зелена карта». Були

встановлені вимоги Радою Бюро «Зеленої картки», яких МТСБУ зобов'язався дотримувати. На початку 2009 року, в січні, з МТСБУ було знято ці умови [6].

Законодавчо закріпленого визначення терміну автострахування не існує. Існуюча література дає неоднозначне визначення поняття «автострахування».

По-перше, існують різні погляди на природу страхування, що пов'язано з комплексним, системним та багатофункціональним характером цієї економічної категорії. По-друге, з розвитком економічних відносин змінювалося і саме сприйняття автострахування. Аналіз економічних аспектів поняття «страхування» виявляє широкий спектр підходів до розмаїття видів страхування, що розглядаються, які необхідно узагальнити в рамках єдиного підходу.

Автострахування є одним із найпотужніших секторів нон-лайф страхування. Задля детального дослідження терміну автострахування, необхідно дати теоретичне пояснення його сутності. Теоретичні засади цього виду страхування знайшли своє відображення у працях багатьох науковців України.

Багато науковців України відобразили у своїх працях теоретичне визначення поняття «автострахування», розглянемо в таблиці 1.2.

Таблиця 1.2. Визначення науковцями сутності поняття - «автострахування»

Автор	Визначення
Г.С. Бовсуновська	Автотранспортне страхування – це система економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств, організацій у разі настання певних несприятливих подій, пов'язаних з володінням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування
В.І. Фисун	Автотранспортне страхування – спеціалізована галузь страхування, яка пов'язана з експлуатацією засобів автотранспорту.

Продовження таблиці 1.2

Н.В. Ткаченко	Сьогодні автострахування – один із найтрадиційніших видів страхування у світі. Автомобільне страхування включає два види страхових продуктів, що пропонуються власникам автотранспортних засобів: страхування автотранспортних засобів (КАСКО) та страхування автоцивільної відповідальності.
Пустовійт Р.Ф., Супруненко О.М.	Поняття автотранспортне страхування включає в себе комплекс видів страхування, котрі відносяться до різних його галузей і об'єднаних спільною ознакою - наданням страхового забезпечення учасникам дорожнього руху, потерпілим в результаті дорожньо-транспортної пригоди.
Р.А. Мороз	Автострахування – це дієвий захист майнових інтересів і відшкодування шкоди споживачам - власникам ДТЗ, а також споживачам-потерпілим від ДТП

Джерело: побудовано автором на основі [7, 8, 9, 10, 11]

Розглядаючи різні підходи до визначення поняття «автострахування», можна виділити кілька важливих трактувань, які пропонують різні автори. Науковець Г.С. Бовсуновська аналізує автострахування крізь економічний ракурс, наголошуючи на створенні резервів спеціальних фінансових ресурсів для захисту від ризиків, пов'язаних із використанням автотранспорту. Це є найбільш загальним і теоретичним підходом, який, водночас, не деталізує окремі види страхування у цій сфері. Науковець В.І. Фисун підходить до поняття галузево, визначаючи автострахування як окрему спеціалізацію страхової діяльності, пов'язану з функціонуванням транспортних засобів. Цей підхід спрямований на вказування особливостей сфери, але залишає певний простір для уточнення економічної суті даного явища. Економіст Н.В. Ткаченко надає практичне визначення, пропонуючи трактувати автострахування як один із найтрадиційніших видів страхування, який включає основні продукти – КАСКО та ОСЦПВ. Такий підхід забезпечує краще розуміння практичного застосування автострахування, однак меншою мірою приділяє увагу його економічному підґрунтя. Науковці Пустовійт Р.Ф. та

Супруненко О.М. представляють комбінований підхід, описуючи автострахування як набір різноманітних видів страхування, об'єднаних спільною метою – забезпечення захисту учасників дорожнього руху. Ця концепція орієнтована на соціальну значимість, проте залишає можливість для більш чіткого формулювання. Р.А. Мороз акцентує на правових аспектах автострахування, вбачаючи в ньому механізм забезпечення майнових інтересів як власників транспортних засобів, так і осіб, які постраждали у ДТП. Таке визначення чітко структурує об'єкти захисту, проте недостатньо враховує економічну природу цього процесу. Підсумовуючи трактування вітчизняних науковців, можна зазначити, що автострахування – це комплексний вид страхової діяльності, спрямований на захист майнових інтересів власників транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху шляхом створення спеціалізованих фінансових резервів для компенсації ризиків, пов'язаних із експлуатацією автотранспорту, включаючи такі продукти, як КАСКО, ОСЦПВ та Зелена карта, з урахуванням економічних, правових і соціальних аспектів.

1.2 Види продуктів з автотранспортного страхування та умови їх реалізації

Автострахування ефективно захищає майнові інтереси та компенсує збитки споживачів-власників транспортних засобів, а також споживачів, які потрапили в дорожньо-транспортні пригоди. Важливо також зазначити, що автострахування захищає не лише економічні інтереси страхувальника або застрахованої особи, а й суспільства в цілому.

В Україні найпоширенішими видами автострахування є ОСЦПВ – обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; КАСКО – добровільне страхування саме транспортного засобу від ризиків, які можуть виникнути в процесі експлуатації транспортного засобу; Зелена картка - обов'язкове страхування цивільно-правової

відповідальності власників наземних транспортних засобів у разі виїзду автомобіля до країни-члена міжнародної системи автомобільного страхування.

Автострахування КАСКО - це добровільне страхування наземного транспортного засобу від можливих ризиків, але в той же час використання засобу пересування без укладеного договору ОСЦПВ законодавством України суворо заборонено. Автострахування КАСКО – це свідомий та добровільний вибір власника транспортного засобу. Об'єктом страхування за договором виступають майнові інтереси страхувальника. КАСКО покриває широкий спектр ризиків, включаючи ризик викрадення (крадіжка, грабіж та розбій); збитки внаслідок ДТП – будь яке пошкодження транспортного засобу або його складових частин та додаткового обладнання; збитки внаслідок інших подій, наприклад, протиправних дій третіх осіб, збитки, завдані внаслідок стихійних лих, надзвичайних явищ природи, пожежі або вибуху, падіння сторонніх предметів, нападу тварин. Також деякі страхові компанії пропонують покриття військових ризиків за договором КАСКО із застосуванням франшизи.

При цьому більшість страховиків надають своїм клієнтам право вибору між повним страхуванням КАСКО, що покриває перераховані вище ризики та окремою програмою КАСКО, яка покриває часткові ризики, які зазначені в договорі страхування [12].

Однак якщо авто знаходиться в заставі в банку, згідно договору кредиту або лізингу, зазвичай обумовлена необхідність оформлення договору КАСКО. Вимоги щодо обов'язковості страхування предмета застави обумовлено тим, що поки страхувальник не виплатить кредит, з юридичної точки зору, транспортний засіб знаходиться у власності банку, а банк в свою ж чергу бажає захистити свої фінансові інтереси у разі настання ризиків, внаслідок експлуатації транспортного засобу. Якщо своєчасно не відбулося оформлення КАСКО банк може вимагати довгострокового погашення кредиту, або навіть застосувати санкції.

Транспортний засіб може бути на повну або частину своєї вартості. У випадку страхування на повну вартість страхова сума буде дорівнювати дійсній вартості транспортного засобу, проте якщо у страховика виникнуть сумніви щодо

заявленої вартості, він має право запросити документи, що підтверджують її дійсність. У випадку страхування на часткову вартість транспортного засобу, але не менше однієї десятої від фактичної вартості. У цьому випадку страховик зобов'язується відшкодувати збиток відповідно до співвідношення страхової вартості до дійсної вартості транспортного засобу, тобто за системою пропорційної відповідальності.

Розрахунок тарифу по КАСКО індивідуальний для кожного транспортного засобу. Величина тарифу по договору залежить від обраної програми КАСКО (повне або комбінація ризиків), типу транспортного засобу, віку автомобіля, віку власника, наявності охоронних засобів безпеки, встановленого додаткового обладнання, що не входить до заводської комплектації, обраної страхувальником франшизи.

При розрахунку тарифу по договору страхування застосовується система «бонус-малус», так звана індивідуальна знижка. Даний коефіцієнт затверджується та формується кожною страховою компанією самостійно. Принцип роботи наступний – чим менше страхових випадків, тим вище знижка, чим більше страхових випадків, тим менша знижка. Проте кількість страхових випадків кожного конкретного водія не свідчить про те що певна ситуація буде спостерігатись протягом усієї співпраці зі страховою компанією. Водієм можуть неодноразово бути створені передумови виникнення страхового випадку, але за період дії договору не буде заявлено ні однією страхової події, проте такі безвідповідальні водії мають великий шанс настання ДТП у майбутньому, адже нехтують правилами дорожнього руху [13].

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності транспортних засобів буде коректніше віднести до страхування відповідальності та є окремою законодавчо закріпленою галуззю страхування. Згідно закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» зазначено, що страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є обов'язковим видом страхування і гарантує відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну

третіх осіб, забезпечує отримання винуватцем відшкодування за рахунок страхової компанії та звільняє власника або водія від фінансового тягаря відшкодування завданих збитків, що, в свою чергу, сприяє зміцненню економічної та соціальної стабільності в суспільстві [14].

Сутність ОСЦПВ для власників транспортних засобів полягає у поєднанні двох основних завдань у системі специфічних фінансових відносин, які виділяють зазначений вид страхування із усіх видів страхування цивільно-правової відповідальності. По-перше - відшкодування збитку потерпілим, нанесений власниками транспортних засобів під час їх експлуатації; По-друге – забезпечення охорони економічних інтересів власників наземних транспортних засобів.

Широке використання цього виду страхування автовласниками в усьому світі пояснюється його високою економічною рентабельністю. Власники транспортних засобів часто є як винуватцями, так і потерпілими в дорожньо-транспортних пригодах. Кожен власник транспортного засобу, який в свою чергу також є застрахованою особою, застрахований від власної відповідальності у випадку ДТП, а також у випадку, якщо він або хтось із членів його сім'ї постраждає в аварії отримує виплату абсолютно безкоштовно. Можна сказати, що кожен водій транспортного засобу отримує два поліси за один страховий внесок. Оскільки ризик некомпенсованої шкоди від дорожньо-транспортної пригоди близький до нуля, цього можна досягти лише за допомогою обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Згідно полісу ОСЦПВ об'єктом страхування виступає не особиста власність фізичних чи юридичних осіб та навіть не факт настання певних подій, які обумовлюють втрату життя та працездатності, а матеріальні зобов'язання, що виникають внаслідок нанесення шкоди життю, здоров'ю та майну третіх осіб, тобто потерпілих. Предметом по полісу ОСЦПВ є передача страхувальником за плату ризику, пов'язаного з об'єктом страхування, страховику на умовах, визначених діючим законом України. Однак, деякі власники транспортного засобу через відсутність обізнаності у сфері страхування помилково вважають що поліс ОСЦПВ покриває шкоду завдану саме їхньому майну [15].

Розмір страхового платежу за договором ОСЦПВ базується на методиці розрахунку страхового платежу за відповідним страховим продуктом, розробленою та затвердженою страховиком відповідно до вимог Закону про страхування. Страховик визначає розмір страхової премії за власною ініціативою. При визначенні розміру страхового платежу страховик може враховувати історію дорожньо-транспортних пригод з вини страхувальника або власника транспортного засобу [14].

Згідно Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.01.2025 деякі категорії громадян мають право на отримання знижки до страхового платежу в розмірі 50%. На отримання знижки можуть претендувати учасники бойових дій, постраждалі учасники Революції Гідності, учасники війни, особа з інвалідністю II групи, особою, яка постраждала внаслідок Чорнобильської катастрофи, пенсіонери. Знижка застосовується щодо транспортного засобу страхувальника, який має робочий об'єм двигуна до 2500 сантиметрів кубічних або потужність електродвигуна до 100 кіловат включно для електромобілів та належить йому на праві власності. Знижка може застосовуватись одночасно лише до одного транспортного засобу страхувальника.

Також зі вступом в дію вищезгаданого закону застосування франшизи по договору забороняється. До вступу нової редакції закону в дію страхувальник мав право обирати розмір франшизи, яка не мала перевищувати 2% від страхової суми [16]. За договорами ОСЦПВ встановлюються ліміти страхових сум за шкоду життю, здоров'ю третіх осіб та шкоду завдану майну. За шкоду заподіяну майну потерпілих страховик зобов'язується виплатити 250 тисяч гривень та одну потерпілу особу та 1 250 тисяч гривень на страховий випадок, без прив'язки до кількості потерпілих; За шкоду заподіяну життю та здоров'ю ліміт становить 500 тисяч гривень на потерпілого та 5 мільйонів гривень на страховий випадок, також незалежно до кількості потерпілих [17].

Поліси ОСЦПВ укладаються виключно в електронній формі відповідно до вимог Цивільного кодексу України та Законів України «Про електронні документи

та електронний документообіг» і «Про електронну ідентифікацію та електронні довірчі послуги». Поліс складається з формальної частини договору страхування, яка є умовами страхового продукту, та індивідуальної частини договору страхування, яка є страховим полісом.

Як було зазначено вище – ОСЦПВ є обов'язковим видом страхування для всіх власників транспортних засобів в Україні, Зелена карта в свою чергу стає обов'язковою при перетині кордону в країни Євросоюзу та східні країни, тобто в ті, куди можна добратися на транспортному засобі.

У сучасну епоху глобалізації світових економічних і господарських процесів надзвичайно важливого значення набуває питання страхового захисту суспільства, особливо в транспортній сфері. Зокрема, суттєво зростає роль механізмів, які забезпечують відшкодування збитків у разі дорожньо-транспортних пригод (ДТП). На сьогодні, для забезпечення соціального захисту громадян, актуальним залишається питання їхніх прав та гарантій у випадках виникнення ДТП за кордоном. У таких ситуаціях уже тривалий час діє міжнародна система угод під назвою «Зелена Картка», яка регулює взаємодію між учасниками ДТП за участі транспортних засобів, зареєстрованих в інших країнах. Власник полісу «Зелена Картка» отримує право, не витрачаючи свого часу на оформлення нового полісу страхування цивільної відповідальності на кожному кордоні, пересуватися дорогами Європи.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів у багатьох країнах світу є обов'язковою вимогою. Таке регулювання обумовлене кількома ключовими факторами.

По-перше, автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки. Законодавчі норми у сфері цивільного права закріплюють, що саме власник транспортного засобу несе відповідальність за завдання шкоди майну або життю третіх осіб, за винятком випадків форс-мажорного характеру. По-друге, ці правовідносини охоплюють величезну частину суспільства, маючи вплив практично на кожного громадянина [6].

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» характеризує страховий сертифікат "Зелена картка", як документ міжнародного автомобільного страхування, що використовується в країнах-учасниках системи «Зелена картка». Він підтверджує наявність чинного договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності в зазначених країнах, які не викреслені із сертифіката. Такий договір діє відповідно до вимог законодавства про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності тієї країни, де перебуває транспортний засіб. Поліс «Зелена карта» та поліс ОСЦПВВНТЗ мають однаковий принцип дії. Об'єктом страхування в полісі «Зелена карта», так само як і в полісі ОСЦПВ виступає не особиста власність страхувальника, а матеріальні зобов'язання, що виникають внаслідок нанесення шкоди життю, здоров'ю та майну третіх осіб.

Моторно транспортне страхове бюро України - організація, яка уповноважена забезпечувати функціонування Системи «Зелена картка» в Україні. Це неприбуткова структура, вона здійснює свою діяльність у рамках Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», на підставі українського законодавства та власного статуту. Аналогічні бюро в інших країнах, що входять до міжнародної системи автомобільного страхування «Зелена картка», забезпечують виконання зобов'язань зі страхування цивільно-правової відповідальності водіїв, які спричинили дорожньо-транспортні пригоди на території цих країн [5].

Бюро «Зеленої картки», в Україні це МТСБУ, виконує подвійну роль. Як Бюро-врегулювальник, або «Бюро країни ДТП», воно зобов'язане розглядати та врегульовувати скарги, що виникають через аварії, заподіяні водіями транспортних засобів з іноземними номерами на території країни, де сталася ДТП. Виплачуючи компенсацію потерпілим, Бюро-врегулювальник керується нормами права тієї країни, де трапився інцидент. В ролі Гарантійного Бюро, воно забезпечує покриття за полісами «Зелена картка», які страховики, що входять до Бюро, видають своїм клієнтам.

Система «Зелена картка» включає 43 бюро «Зелена картка», які представляють близько 1500 страховиків з 47 країн Європи (табл. 1.3), Північної Африки та Близького Сходу.

Таблиця 1.3 - Перелік країн-членів міжнародної системи «Зелена картка»

Країна	Рік вступу в міжнародну систему «Зелена карта»	Країна	Рік вступу в міжнародну систему «Зелена карта»
Австрія	1954	Ісландія	1970
Албанія	1992	Люксембург	1949
Андорра	1996	Латвія	2003
Азербайджан	2016	Литва	1998
Бельгія	1949	Мальта	1985
Болгарія	1971	Марокко	1969
Боснія та Герцеговина	1996	Молдова	1997
Білорусь	2003 <i>(наразі членство призупинено)</i>	Північна Македонія	1994
Швейцарія	1949	Чорногорія	2012
Кіпр	1996	Норвегія	1949
Чехія	1949	Нідерланди	1949
Німеччина	1951	Португалія	1953
Данія	1949	Польща	1958
Іспанія	1953	Румунія	1965
Естонія	1992	Росія	2009 <i>(наразі членство призупинено)</i>
Франція	1949	Швеція	1949
Фінляндія	1949	Словаччина	1949
Греція	1949	Словенія	1992
Угорщина	1960	Сербія	1954
Хорватія	1992	Туніс	1969
Італія	1953	Туреччина	1964
Іран	1976	Україна	1997
Ірландія	1949 <i>(наразі членство призупинено)</i>	Великобританія	1949

Джерело: побудовано автором на основі [18].

На розмір страхового платежу по «Зеленій картці» впливає країна перебування, термін перебування за кордоном та категорія транспортного засобу, на відміну від ОСЦПВ, на вартість не впливає стаж водіння та об'єм двигуна транспортного засобу.

З 1 січня 2025 Закон «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» дозволив страховикам України самостійно встановлювати вартість страхового полісу. Рішення ґрунтуватиметься на власних методиках оцінки ризиків та умовах ринку. Це привезло до конкуренції в ціноутворенні. Водії зможуть порівнювати ціни різних страхових компаній та обирати для себе найвигідніші варіанти [19].

1.3 Правове регулювання автотранспортного страхування в Україні

З 1 липня 2020 року в Україні набув чинності Закон "Про внесення змін до деяких законодавчих актів щодо вдосконалення функцій державного регулювання ринків фінансових послуг". Цей нормативно-правовий акт передбачав ліквідацію Національної комісії, що здійснювала державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг, а також розподіл регуляторних повноважень на небанківському фінансовому ринку між Національним банком України та Національною комісією з цінних паперів та фондового ринку. Унаслідок цього, Національний банк України отримав функції регулювання ринків небанківських фінансових послуг, які включають страховий ринок, лізингові, факторингові компанії, кредитні спілки, ломбардів та інших фінансових компаній, які раніше перебував під юрисдикцією Нацкомфінпослуг [20].

У квітні 2020 року Національний банк України опублікував Білу книгу «Майбутнє регулювання ринку страхування в Україні». В книзі йдеться про плани НБУ, відповідно до яких новий регулятор планує суттєво посилити свою роль у

нагляді за страховим сектором. Основні напрями цього посилення включають: підвищення вимог до капіталу та ліквідності страховиків, впровадження ризик-орієнтованого нагляду, посилення вимог до корпоративного управління та управління ризиками, підвищення прозорості та якості звітності [21].

Правове регулювання галузі автострахування спирається на сукупність законів та нормативно-правових документів: Закон України «Про страхування» та «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», Господарський, Цивільний кодекси [22].

Закон України «Про страхування» характеризує правові аспекти діяльності страхових компаній на ринку України, а також зазначає аспекти які характеризують добровільне та обов'язкове автомобільне страхування.

18 листопада 2021 року було прийнято Закон України «Про страхування», на заміну застарілому закону, прийнятому ще в 1996 році. Закон вступив в дію з початку 2024 року, в Законі було впроваджено нову систему ліцензування страхової діяльності шляхом впровадження 23 класів страхування, така класифікація максимально наближена до європейської. Дана класифікація створена для полегшення практичної діяльності страховиків, наприклад, до впровадження класів, страховик був зобов'язаний отримати відповідну ліцензію до кожного виду страхування, за якими вони надавали страхові послуги для клієнтів, натомість зараз, страховик отримує ліцензію на кожен окремий клас страхування. Перехід до класів страхування значно зменшив регуляторне навантаження на вітчизняних страховиків, адже один клас страхування може покривати до 12 видів страхування.

Задля реалізації страхового продукту КАСКО, страховик зобов'язаний отримати ліцензію за класом страхування 3 «Страхування наземних транспортних засобів (крім залізничного рухомого складу)». Клас страхування 3 зазначає обов'язок страховика за узгоджену сторонами угоди страхову премію, здійснювати страхову виплату відповідно до умов договору за відповідним страховим продуктом та згідно чинним законодавством. За цим класом страхування можуть бути застраховані наземні транспортні засоби, які підлягають

державній та відомчій реєстрації, включаючи додаткове обладнання, згідно Закону України «Про дорожній рух».

За класом 3 не можуть бути застраховані:

- 1) залізничні рухомі склади;
- 2) недержані доходи унаслідок пошкодження, втрати або знищення наземного транспортного засобу;
- 3) майно, що перевозиться, включаючи вантажобагаж.

Для реалізації таких страхових продуктів як ОСЦПВ та Зелена карта, у страховика має бути ліцензія за класом страхування 10 «Страхування відповідальності, яка виникає внаслідок використання наземного транспортного засобу (у тому числі відповідальності перевізника)». Ризик класу 10 зазначає обов'язок страховика за узгоджену сторонами угоди страхову премію, здійснювати страхову виплату відповідно до умов договору за відповідним страховим продуктом та згідно чинним законодавством, шляхом відшкодування шкоди, яку заподіяла особа, відповідальність якої застрахована. Відшкодування відбувається третім особам та/або їхньому майну, яке постраждало внаслідок настання події.

Клас 10 включає такі ризики:

- 1) страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів, що здійснюється відповідно до Закону «Про ОСЦПВ»;
- 2) страхування відповідальності, яка виникає внаслідок експлуатації наземних транспортних засобів, включаючи залізничний транспорт, іншої відповідальності, ніж визначена Законом «Про ОСЦПВ»;
- 3) страхування відповідальності при перевезеннях наземним ТЗ, що включає: відповідальність перевізника, тобто експедитора, а також відповідальність суб'єкта перевезення небезпечних вантажів [23].

Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» задає норми та правила регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Закон спрямовується на здійснення фінансової виплати за шкоду заподіяну майну та життю та здоров'ю

потерпілих внаслідок нещасних випадків по'язаних з експлуатацією транспортних засобів на території України. Варто відзначити, що ідея обов'язково страхування цивільно-правової відповідальності водіїв зароджувалась ще з 1995 року, саме тоді були ухвалені перші нормативно-правові акти, які регулювали правила відшкодування збитків третім особам, які трапилась внаслідок дорожньо-транспортних пригод на дорогах. На той час, розміри страхових сум були вкрай мізерними та становили лише 1000 мінімальних заробітних плат, слід розуміти, що в більшості випадків, такого ліміту було недостатньо для покриття елементарних витрат на ремонт та лікування потерпілих осіб [24]. З роками законодавство вдосконалювалось, у 2005 році набула чинності сучасна варіація Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», саме з цього моменту почали з'являтися достатньо чіткі вимоги до укладення договорів страхування, порядку виплат та збільшилися розміри страхових сум, які сягнули 50 тисяч грн. за шкоду завдану майну потерпілого та 100 тисяч грн. за шкоду завдану життю та здоров'ю потерпілих [16].

Також, згідно Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», регулятором реалізації страховими компаніями продуктів ОСЦПВ та Зеленої карти виступає Моторне транспортне страхове бюро України. Моторне транспортне страхове бюро України або скорочено МТСБУ – це єдине централізоване об'єднання всіх страхових компаній на ринку України, які згідно ліцензій провадять обов'язкове внутрішнє та міжнародне обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Лише страховики учасники МТСБУ мають право на здійснення вищезгаданих видів обов'язкового страхування. В МТСБУ існує два типи членства: асоційоване та повне. Коли страховик асоційований член МТСБУ він має право лише на реалізацію ОСЦПВ, для того, щоб страховик мав право на реалізацію Зеленої карти, має бути повне членство в МТСБУ.

Моторне транспортне страхове бюро України виконує ряд вкрай важливих функцій, які сприяють ефективному регулюванню сфери обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, зокрема:

1. Співпраця з іноземними уповноваженими державними організаціями, які займаються страхуванням обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
2. Координацію процесів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності для іноземців на території України, а також для громадян України;
3. Адміністрування Єдиної централізованої бази даних, задля забезпечення актуальності, повноти та достовірності, а найголовніше захисту інформації;
4. Накопичення, збір та обробка даних про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності;
5. Здійснення регламентних виплат та реалізацію компенсації із централізованих страхових резервних фондів, а також управління цими фондами, резерви в яких формуються із обов'язкових внесків членів бюро;
6. Взаємодія та співпраця з Національним банком України, Державною прикордонною службою, Національною поліцією та іншими державними органами, установами, організаціями, підприємствами у питаннях обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
7. Затвердження бланків повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду, а саме «Європротоколу», а також затвердження форм полісів ОСЦПВ та страхових сертифікатів Зеленої карти;
8. Координацію асоційованих та повних членів МТСБУ [25]

Господарський кодекс України, в свою чергу, окреслює юридичні рамки підприємництва, зокрема й роботу страховиків як учасників господарювання. Кодекс задає базові принципи роботи страхового ринку, особливості реєстрації, соціальну діяльність підприємства, процедури ліцензування діяльності та подання фінансової звітності [26].

Цивільний кодекс України описує загальні аспекти страхування як різновиду цивільно-правових взаємовідносин. Кодекс містить положення, що стосуються договірних зобов'язань у страхуванні, порядку укладання та дії договорів страхування, прав та обов'язків сторін, а саме:

- сутність договору страхування
- предмет договору страхування
- форму договору страхування
- істотні умови договору страхування
- момент набрання чинності та сторони у договорі страхування
- відповідальність страховика та страхувальника
- припинення та недійсність договору страхування

В контексті автотранспортного страхування, Цивільний кодекс також визначає відшкодування збитків, завданих дорожньо-транспортними пригодами, а також порядок компенсації збитків потерпілим у разі настання страхової події [27].

РОЗДІЛ 2

ОЦІНКА СТАНУ ТА ПЕРСПЕКТИВ РОЗВИТКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

2.1 Аналіз стану розвитку автотранспортного страхування

Страховий ринок України сьогодні стикається з низкою складнощів, що є відображенням загального стану фінансової системи країни. На сектор впливають не лише ключові макроекономічні показники, але й непроста геополітична ситуація, пов'язана з повномасштабним вторгненням росії в Україну. Низка факторів створюють негативний контекст, ускладнюючи стабільну ситуацію та стійкий розвиток ринку, проте водночас з цим попит до страхових послуг залишається значним.

Серед страхових продуктів у галузі автострахування найпоширенішими є КАСКО, ОСЦПВ та Зелена карта. Окрім цього, достатньо значний попит має страхування транспортних засобів КАСКО, адже саме воно є необхідною умовою у разі купівлі авто в кредит чи лізинг. Завдяки таким вимогам банк хоче убезпечити себе від виникнення можливих ризиків, таких як ДТП, викрадення або протиправні дії третіх осіб, адже поки не погашена заборгованість перед банком, транспортний засіб фактично у позичальника. При купівлі транспортного засобу з салону або навіть «з рук» власники хочуть захистити себе від можливих фінансових втрат, тому часто обирають КАСКО, адже розуміють важливість цього виду автострахування.

Слід зазначити вагому роль полісу ОСЦПВ та Зеленої карти у стабілізації фінансового становища страхових компаній. Цей вид страхування є обов'язковим як для фізичних осіб, так і для юридичних, що забезпечує страховикам підтримку на рівні законодавства та дає можливість функціонувати у складних економічних умовах.

На жаль, у воєнний час неможливо визначити точну кількість автомобілів на території України, але станом на 2021 рік відомо, що кількість транспортних засобів складає 10,2 млн, з них 8,8 млн легкові, що майже 86,3% від обсягу всіх транспортних засобів в країні. Кількість транспорту на дорогах також доводить необхідність серйозного ставлення власників до автострахування, адже як було зазначено вище, рівень аварійності на дорогах України вкрай високий та тягне за собою як матеріальні збитки, а також збитки завдані життю та здоров'ю громадян.

Розглянемо динаміку страхових премій та страхових виплат за найпоширенішими видами страхування, до яких входить КАСКО, ОСЦПВ та Зелена картка, за 1 півріччя 2024 року представленими Національним банком України (рис. 2.1).

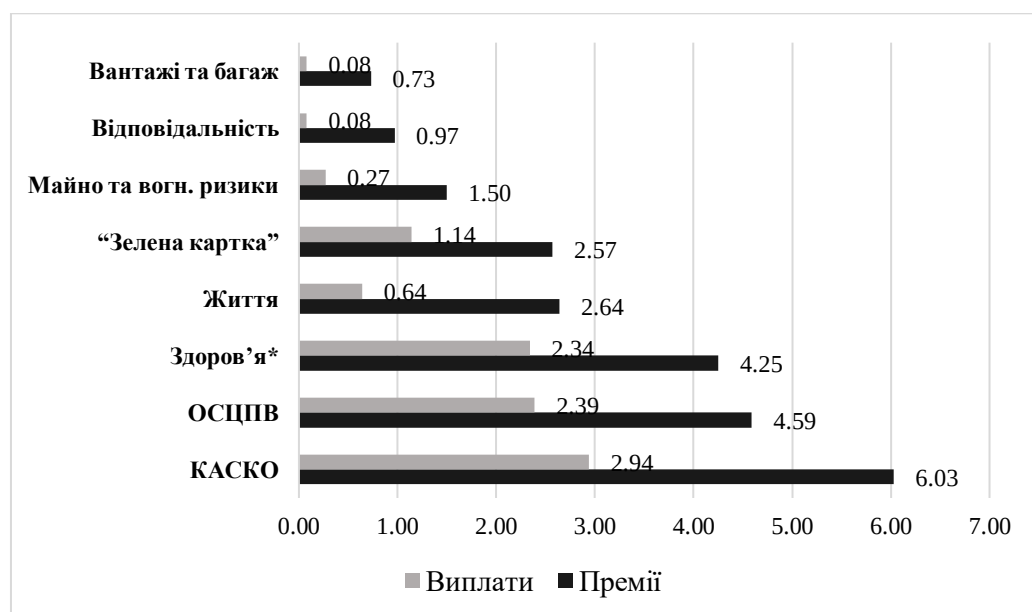


Рисунок 2.1 - Динаміка страхових премій та страхових виплат за найпоширенішими видами страхування за 1 півріччя 2024 року (млрд.грн.).

Джерело побудовано автором на основі показників НБУ [28].

З огляду на представлену діаграму можна з впевненістю сказати, що лідируючу позицію займає автострахування КАСКО, як по зібраним преміям так і по здійсненим виплатам. За перше півріччя 2024 року зібрані премії по цьому виду страхування становили близько 6,03 млрд.грн., в той же час виплати становили 2,94 млрд.грн. Виходячи з даних, можна зробити висновок, що КАСКО являється

найбільшим сегментом за обсягами премій, що обумовлене достатньо високою вартістю на даний вид автострахування, також обсяг виплат, що становить майже половину від усіх зібраних премій, свідчить про достатньо високу частоту настання страхових випадків та розмір виплат для власників КАСКО.

Другим лідером після КАСКО впевнено тримається Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. За перше півріччя 2024 року зібрані премії становили 4,59 млрд.грн., а виплати 2,39 млрд.грн. Другу позицію у динаміці зібраних страхових премій можна пояснити тим, що даний вид автострахування є обов'язковим майже для всіх власників автотранспортних засобів.

Зелена карта також входить у п'ятірку лідерів про зібраним преміям та здійсненим виплатам, адже також є обов'язковим видом страхування транспортних засобів для виїжджаючих закордон. Рівень премій сягнув 2,57 млрд.грн., а виплат 1,14 млрд.грн. Динаміка показує, що даний продукт має достатньо значний попит, попри політичну ситуацію в країні (табл.2.1).

Таблиця 2.1 - Показники здійснення ОСЦПВ та міжнародного страхування «Зелена картка» в Україні за 1 півріччя 2024 року

Показ- ник	Кількість договорів, що розпочали дію, шт. (в т.ч. електронні договори страхування, шт)	Сума нарахованих страхових платежів, грн. (в т.ч. за електронними договорами страхування, грн.)	Кількість вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування, шт. (в т.ч. врегульованих з використанням «європротоколу», шт.)	Нарахована сума страхового відшкодування, за врегульованими вимогами, грн. (в т.ч. за врегульованими з використанням «європротоколу», грн.
ОСЦПВ	3 668 773	4 705 891 460,45	70 817	2 315 714 818,18 грн.
Зелена Карта	716 681	2 661 459 634,00	8 028	26 074 754,38 євро

Джерело побудовано автором на основі показників МТСБУ [29,30].

Розглянемо показники здійснення ОСЦПВ в порівнянні з міжнародним автострахуванням «Зелена картка» за 1 півріччя 2024 року.

За кількістю укладених договорів ОСЦПВ значно випереджає Зелену карту, полісів ОСЦПВ було укладено майже в 5,5 разів більше ніж полісів Зеленої картки. Така тенденція пояснюється, насамперед, тим, що ОСЦПВ являється обов'язковим видом страхування для власників транспортних засобів всередині країни, а Зелена карта, поза її межами, а також, з початком повномасштабного вторгнення кількість поїздок закордон для деяких категорій власників транспортних засобів значно скоротилось.

Проте, попри набагато меншу кількість укладених договорів Зеленої карти, сума нарахованих страхових платежів тримається на достатньо високому рівні та відрізняється від ОСЦПВ на трохи більше ніж на 2 млрд.грн. Такі показники пояснюються тим, що середня вартість поліса Зеленої карти значно вище ніж поліса ОСЦПВ.

Кількість вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування по полісам ОСЦПВ було майже в 8,8 разів більше ніж по полісам Зеленої карти, та становили 70 817 вимог, в свою чергу по «Зеленій карті» лише 8 028 вимог, що пояснюється великою кількістю водіїв, які попри штрафи та достатньо ефективно регулювання, нехтують правилами дорожнього руху. В країнах учасниках міжнародної системи «Зеленої картки» водії значно дисциплінованіші та ДТП трапляються вкрай рідше. Проте варто зазначити, попри меншу кількість ДТП, що трапляються закордоном, нарахована сума страхового відшкодування, за врегульованими вимогами по полісам Зеленої карти значно вище ніж по внутрішнім договорам ОСЦПВ, адже ліміти відповідальності страховиків за майнову шкоду і шкоду завдану життю і здоров'ю закордоном значно вищі ніж в Україні.

Розглянемо основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ за внутрішніми договорами у 2020-2024 рр. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2 - Динаміка надходжень страхових премій та виплат відшкодування страховиків з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних ТЗ за 2020-2024 рр. в Україні

Показник	2020	2021	2022	2023	2024	Абсолютний приріст 2024/2020	Відносний приріст 2024/2020, %
Кількість договорів, що розпочали дію, шт. (в т.ч. електронні договори страхування, шт)	8 333 824	9 022 245	7 182 329	7 668 851	8 098 774	-235 050	97,18
Сума нарахованих страхових платежів, грн. (в т.ч. за електронними договорами страхування, грн.)	6 136 584 506,88	7 191 232 818,32	7 007 717 211,20	8 750 417 377,32	11 028 671 538,31	4 892 087 031,43	179,73
Кількість вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування, шт. (в т.ч. врегульованих з використанням «європротоколу», шт.)	147 117	173 436	110 625	127 837	142 110	-5 007,00	96,60
Нарахована сума страхового відшкодування, за врегульованими вимогами, грн. (в т.ч. за врегульованими з використанням «європротоколу», грн.)	2 851 856 418,79	3 649 543 699,76	2 769 092 759,87	3 846 480 617,83	4 810 288 804,33	1 958 432 385,54	168,67

Джерело: сформовано на основі показників МТСБУ [30].

На основі таблиці 2.2, можна простежити незначне зменшення кількості укладених договорів у 2024 році, в порівнянні з 2020 роком, різниця становила 235 050 договорів. Також у зв'язку з нестабільною ситуацією в країні спостерігається значне зменшення попиту на страхування ОСЦПВ у 2022-2023 роках, через

масовий виїзд Українців закордон, у зв'язку з повномасштабним вторгненням, проте у 2024 ситуація потрохи стабілізується та повертається до довоєнних показників.

Проте, незважаючи на незначну різницю кількості укладених договорів за період у 2020 та 2024 роках, сума нарахованих платежів за полісами ОСЦПВ за 2024 рік становить майже в 2 рази більше ніж у 2020 році, приріст становить 4 892 087 031,43 грн, або 179,73%. Такий показник свідчить про суттєве зростання страхових тарифів та інфляції в Україні, що робить поліс страхування все дорожче для водіїв.

Також варто відзначити, що кількість вимог врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування за полісами ОСЦПВ у 2020 та 2024 роках, залишилось майже на одному рівні, проте спостерігається значне зменшення у 2022-2023 роках, що можна пов'язати зі зменшенням кількості транспортних засобів на дорогах України та зменшення інтенсивності руху.

Показник нарахованих сум страхового відшкодування у 2024 році зріс більше ніж у півтора рази в порівнянні з 2020 роком. Така тенденція вказує на те, що середні виплати значно зросли в порівнянні з 2020 роком, у зв'язку з постійним підвищенням цін послуги, що покриває страховик.

Проаналізуємо результати діяльності страхових компаній за міжнародними договорами «Зелена картка» у 2020-2024 роках (табл. 2.3).

Таблиця 2.3 - Динаміка надходжень страхових премій та виплат відшкодування страховиків за міжнародними договорами «Зелена карта» в 2020-2024 рр.

Показник	2020	2021	2022	2023	2024	Абсолютний приріст 2024/2020	Відносний приріст 2024/2020, %
Кількість договорів страхування, які набули чинності у звітному періоді, шт.	596 913	766 297	1 635 981	1 624 540	1 488 952	892 039	149,44

Продовження табл 2.3

Сума нарахованих страхових премій, грн.	1 177 900 477,00	1 564 364 811,70	4 089 514 271,00	5 206 609 189,00	5 715 932 770,00	4 538 032 293	385,26
Кількість сплачених вимог у звітному періоді, шт.	6 058	5 311	7 693	15 122	15 926	9 868	162,89
Сума сплачена за вимогами у звітному періоді, EUR	16 504 959,82	13 745 849,23	19 716 515,58	46 660 587,10	50 589 085,05	30 084 125	206,51

Джерело: сформовано на основі показників МТСБУ [32].

За даними таблиці можна відслідкувати, що цей вид страхування демонструє динамічне зростання по всім основним показникам за період 2020-2024 років.

Кількість укладених договорів у 2020 році становив 596 913 шт., проте у 2024 показник показав дуже стрімке підвищення та становив 1 488 952 договори, відносний приріст становив 149,44%. Варто зазначити що найбільше зростання було у 2022 році. Порівняно з 2021 роком, кількість укладених договорів становила 1 635 981 шт. за рік, у 2023 тенденція зберіглась та показник складав 1 624 540 договорів, що лише на 11 441 договір менше, в порівнянні з 2022 роком. Такий стрімкий стрибок пов'язаний з масовим виїздом українців закордон у 2022 та 2023 році, через повномасштабне вторгнення, проте можна побачити, що вже у 2024 показник поступово знизився.

Показник суми нарахованих страхових премій за полісами «Зеленої карти» збільшився з 1 177 900 477 грн у 2020 році, до 5 715 932 770 грн у 2024 році, показник збільшився більше ніж в 4 рази, а відносний приріст становив 385,26%. Цей показник засвідчив найбільше зростання з усіх показників по даному виду страхування, підвищення пов'язано не тільки зі збільшенням кількості укладених договорів, а й з суттєвим зростанням цін на поліс Зеленої карти для водіїв транспортних засобів, які виїжджали закордон.

Кількість врегульованих вимог у 2020 році становило 6 058, проте у 2024 році кількість збільшилась на 9 868 вимог та становило 15 926 вимог. Динаміка зростала

протягом п'ятих років, проте найбільше підвищення було у 2023 та 2024 році, пропорційно зі збільшенням кількості укладених договорів.

Сума сплачена за вимогами у 2020-2024 роках також зростала прямо пропорційно до інших показників. У 2020 році сума сплаченого відшкодування становила 16 504 959,82 євро, в 2024 році показник перетнув позначку у 50 млрд. євро, відносний приріст становив 206,51%. Зростання особливо активізувалося у 2022 році, разом зі зростанням кількості страхових випадків та розміру виплат.

Оскільки до автотранспортного страхування, крім полісів страхування цивільної відповідальності водіїв, слід віднести страхування і транспортних засобів (КАСКО), перейдемо до аналізу основних показників здійснення добровільного страхування транспортних засобів КАСКО за період 2020-2024 років (табл. 2.4).

Таблиця 2.4 - Основні показники здійснення добровільного страхування транспортних засобів КАСКО за період 2020-2024 років.

Показник	2020	2021	2022	2023	2024	Абсолютний приріст 2024/2020	Відносний приріст 2024/2020
Сума нарахованих страхових премій, млн. грн.	8 269,47	10 454,27	8 291,51	10 743,60	11 651,44	3 381,97	40,90%
Сума страхових виплат, \млн. грн.	3 732,84	4 963,94	3 910,13	4 790,21	6 317,54	2 584,70	69,24%
Рівень страхових виплат, %.	45,14%	47,48%	47,16%	44,59%	54,22%	9,08%	20,12%

Джерело: сформовано на основі показників НБУ [33.]

За 5 років показник суми нарахованих премій показав значне зростання на 3,38 млрд грн, або 40,90%, в порівнянні 2020 та 2024 року, але не так стрімке як за договорами цивільної відповідальності водіїв. У 2021 році спостерігалось значне зростання суми премій в даному сегменті на 2,18 млрд грн. Проте, повномасштабна війна внесла свої корективи: падіння купівельної спроможності, часткова міграція населення та зменшення обсягів купівлі авто спричинило погіршення ситуації в сегменті КАСКО у 2022, премії впали до 8,29 млрд грн. Незважаючи на спад у 2022 році, у 2023-2024 вже спостерігається значне покращення показника суми нарахованих премій, показники демонструють позитивнішу тенденцію ніж в довоєнний період.

Сума страхових виплат у 2024 році становила 6,3 млрд грн., що на майже 2,5 млрд грн. більше ніж у 2020 році, або на 69,24%, що обумовлено значним здорожчанням цін на ремонт та автозапчастини, збільшенням кількості страхових випадків. Також у 2022 році показник мав спадаючу тенденцію, у порівнянні з 2021 роком різниця у виплатах різниця сягнула майже мільярд гривень, як було зазначено раніше, винною слугувала повномасштабна війна. У 2022 році було укладено менше договорів, як наслідок і менше виплат.

Рівень страхових виплат у 2024 році становив 54,22%, що на 9,08% більше у 2020 році, у якому рівень виплат був 45,14%, відносний приріст становив 20,12%. Можемо простежити тенденцію, що рівень страхових виплат за період 2020-2023 років не подолав відмітку 50%, проте вже у 2024 ситуація змінилась та показник подолав цю позначку, що підтверджує високий рівень інфляції та збільшенням середньої страхової виплати.

Задля розуміння загальної ситуації на ринку також варто проаналізувати результати страховиків, які уповноважені реалізовувати автотранспортне страхування, а саме КАСКО, ОСЦПВ та Зелену карту.

Станом на кінець 2024 року в Україні налічувалось всього 27 компаній, які мають право здійснювати обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Варто зазначити, задля того щоб

страхова компанія мала право укласти договори ОСЦПВ вона обов'язково має мати статус асоційованого члена МТСБУ.

Також, МТСБУ заявляє, що протягом останніх 10 років кількість страховиків, які уповноважені здійснювати даний вид страхування значно скоротився, до прикладу, у 2014 році 81 компанія мала членство в МТСБУ та була уповноважена укласти договори ОСЦПВ, проте, як було зазначено вище, у 2024 році ця кількість скоротилась до 27 компаній. Переважна більшість страховиків вимушені покинути ринок через неспроможність виконати зобов'язання та анулюванням ліцензій Національним банком України [34].

Розглянемо ТОП 5 українських страхових компаній за надходженнями премій з укладених полісів ОСЦПВНТЗ у 2024 році (табл. 2.5).

Таблиця 2.5 - Рейтинг ТОП 5 страхових компаній з ОСЦПВНТЗ за 2024 р.

№	Страховик	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	ТАС СГ	1 568 275	642 249	41,0
2	ОРАНТА	1 517 096	487 090	32,1
3	КНЯЖА	1 129 785	408 476	36,2
4	PZU УКРАЇНА	637 459	327 103	51,3
5	ВУСО	487 013	209 973	43,11

Джерело: сформовано на основі показників [35].

У 2024 році в ТОП 5 страхових компаній по здійсненню ОСЦПВ увійшли такі страховики: ТАС СГ, ОРАНТА, КНЯЖА, PZU Україна та ВУСО. Компанії мають високу активність на ринку та величезну довіру клієнтів. П'ятірка лідерів зібрала сумарно трохи більше ніж 5,3 млрд.грн., що становить майже 49% від усіх страхових премій зібраними компаніями протягом року. Сума виплаченого страхового відшкодування, за врегульованими вимогами становила близько 2,07 млрд.грн., що становить майже 43% від усіх виплат, здійсненими компаніями у 2024 році. Найвищий рівень виплат спостерігається у СК «PZU Україна», понад 51%, а в свою чергу, найнижчий має СК «ОРАНТА», а саме 32,1%. Лідером у п'ятірці виступає Страхова група «ТАС», компанія має найбільший обсяг зібраних

премій у 2024 році, а рівень виплат становив 41%, трохи нижчий за СК «PZU Україна» та СК «ВУСО». СК «КНЯЖА» та «ВУСО» демонструють стабільну діяльність, зберігаючи помірний рівень виплат.

В МТСБУ існує 2 види членства асоційоване та повне, договори ОСЦПВ можуть укласти всі асоційовані члени страхового Бюро, проте договори Зеленої карти можуть укладатися лише повними членами. Наразі в Україні є лише 11 компаній повних членів МТСБУ, які мають право укласти договори Зеленої карти.

Розглянемо ТОП 5 українських страхових компаній по зібраним преміям з укладених полісів Зеленої карти у 2024 році (табл 2.6).

Таблиця 2.6 - Рейтинг ТОП 5 страхових компаній з укладення договорів «Зеленої карти» за 2024 р.

№	Страховик	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	ТАС СГ	1 395 984	430 816	30,86
2	УСГ	759 232	455 901	60,05
3	КНЯЖА	605 763	236 775	39,09
4	PZU УКРАЇНА	542 573	176 273	32,49
5	ОРАНТА	471 820	99 371	21,06

Джерело: сформовано на основі показників [36].

За 2024 рік в ТОП 5 страхових компаній по укладенню договорів «Зеленої карти» увійшли такі страховики: ТАС СГ, УСГ, КНЯЖА, PZU Україна та ОРАНТА. П'ятірка лідерів утримує основну частку ринку по зібраним преміям з укладених договорів Зеленої карти, адже сумарно зібрали понад 3,77 млрд грн., що становить 66% від усіх страхових премій зібраними компаніями протягом року. Лідером по Зеленої карті, як і по ОСЦПВ, являється СГ «ТАС», з зібраними преміями майже 1,4 млрд.грн., в свою чергу виплати становили 430 млн грн., компанія має достатньо низький рівень виплат, що становить 30,86%. Найнижчий рівень виплат демонструє СК «ОРАНТА», показник становить 21,06%, а найвищий рівень виплат у СК «УСГ», показник становить 60,05%.

На відміну від ОСЦПВ та Зеленої карти, для реалізації КАСКО, страхова компанія не має отримувати статус повного або асоційованого члена МТСБУ, адже КАСКО добровільний вид страхування, а МТСБУ регулює виключно обов'язкові види. Для реалізації такого страхового продукту як КАСКО, компанія має мати відповідну ліцензію по даному класу страхування.

Розглянемо ТОП 5 українських страхових компаній за надходженнями страхових премій з укладених договорів КАСКО у 2024 році (табл. 2.7).

Таблиця 2.7 - Рейтинг ТОП 5 страхових компаній за укладеними договорами КАСКО у 2024 р.

№	Страховик	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	ARX	2 382 241	1 018 038	42,73
2	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	1 995 517	940 712	47,14
3	УНІКА	1 133 802	536 526	47,32
4	ВУСО	1 016 694	421 884	41,50
5	УСГ	910 707	482 675	53,00

Джерело: сформовано на основі показників [37].

У 2024 році в ТОП 5 страхових компаній з укладання договорів КАСКО увійшли такі страховики: АРКС, АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ, УНІКА, ВУСО та УСГ. Потужна п'ятірка лідерів охоплює більше половини ринку за надходженнями страхових премій, сума сумарно зібраних премій перевищує 7,4 млрд грн., та становить 64% від усіх зібраних премій з договорів КАСКО, в свою чергу виплати сягають 3,4 млрд грн., та становлять близько 54% від усіх здійснених виплат за 2024 рік. Найактивнішою у виплатах серед лідерів є СК «УСГ», компанія достатньо лояльна у забезпеченні відшкодування клієнтам. СК «АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ» та «УНІКА» мають майже однаковий помірний рівень виплат. СК «АРКС» та «ВУСО» мають достатньо обережну стратегію здійсненні страхових відшкодувань своїм клієнтам.

2.2. Проблеми та виклики у сфері автотранспортного страхування

Український страховий ринок потерпає від постійних потрясінь, після яких дуже важко оговтується. Регулярні економічні кризи, світова Пандемія коронавірусу (COVID-19), повномасштабне вторгнення росії на територію України завдає величезного впливу всьому фінансовому сектору держави, в тому числі і страховому сектору. Будь які кризові ситуації спричиняють падіння отриманих страховиками страхових премій, а також кількості укладених договорів, що впливає на фінансову стабільність вітчизняних страхових компаній.

Криза спричинена COVID-19 та війною показала здатність страховиків оперативно та ефективно реагувати на непередбачувані ситуації. Більшість компаній майже одразу впровадили і ефективно налагодили систему дистанційного онлайн-обслуговування клієнтів, почалась активна розробка та впровадження в активну роботу мобільних додатків, в яких можна придбати страховий поліс або ознайомитись з вже діючими, зробити огляд, без необхідності візиту в страхову компанію. Проте, незважаючи на те, що вітчизняні страховики достатньо ефективно реагують на кризові ситуації, існує низка факторів, яка заважає ефективному розвитку страхового ринку та його стабільності в умовах сьогодення [38, 39].

В умовах військового стану страхові компанії майже одразу підлаштувались до нових реалій, проте військова агресія внесла свої корективи. Автострахування в сучасних умовах зазнає серйозні зміни в соціальному, економічному та безпековому аспекті. Особливо гостро постала безпекова ситуація в Україні, що пов'язана з ризиком пошкодження або повної загибелі транспортного засобу, втрата комунікації зі страховиком, а також втрата документів, особливо в зоні активних бойових дій. Дуже багато людей втратили свої транспортні засоби, або просто не мали зайвих коштів на страхування. Також з початком війни відбувся регіональний перерозподіл попиту на послуги з автострахування, адже величезна частка населення в певних регіонах покидала свої домівки та евакуювалась в

більш безпечні райони, в свою чергу на безпечніших територіях попит та страхові послуги зростає [22].

На сьогоднішній день, однією з найважливіших проблем, що значно стримує розвиток ринку автострахування є недостатня капіталізація вітчизняних страховиків. Страхові компанії, власний капітал яких є недостатнім, мають високий ризик не мати можливості сформувати достатній резерв для постійного здійснення страхових виплат. В результаті коли страховик не виконує зобов'язання перед клієнтами, це значно підриває довіру не тільки до окремої компанії, а й до всього страхового ринку. Страхові компанії з низькою капіталізацією часто не розраховують свої сили та намагаються триматись на плаву шляхом затягування виплат, або взагалі у неправомірних відмовах у страховому відшкодуванні, а також низької якості послуг які вони надають. Якесь частина фінансів вливається в інвестиції, генеруючи додаткові кошти, проте, все одно, обмаль ресурсів лишається для проведення ефективних маркетингових досліджень, розробки передових страхових продуктів, впровадженню інноваційних технологій у своїй діяльності. Навіть загальний стан офісів та технічне оснащення залишає бажати кращого.

Розглянемо ключові дані, що зображують капіталізацію українських страховиків в 2024 році. Також в таблиці 2.8 наведено коефіцієнт автономії страховиків, який відображає загальний рівень фінансової стійкості компанії. У світовій практиці нормативний коефіцієнт автономії становить мінімум 0,5 і чим вище, тим краще фінансова стійкість компанії.

Таблиця 2.8 - Капіталізація страховиків, які провадять автотранспортне страхування на ринку України в 2024 році

№	Страховик	Власний капітал, тис.грн.	Активи, тис.грн.	Коефіцієнт автономії
1	ARX	2 633 335	5 220 123	0,50
2	ІНГО	1 244 728	3 404 418	0,37
3	ТАС СГ	998 630	4 093 454	0,24

Продовження табл 2.8

4	PZU УКРАЇНА	967 212	2 497 305	0,39
5	ОРАНТА	768 536	2 286 757	0,34
6	ВУСО	755 839	1 917 145	0,39
7	УСГ	622 670	2 988 733	0,21
8	КНЯЖА	449 832	2 179 633	0,21
9	ПЕРША	251 522	1 098 813	0,23
10	UTISO	84 876	502 949	0,17

Джерело: сформовано на основі показників [40].

Можна побачити, що коефіцієнт автономії, який демонструє наскільки компанія здатна покривати свої зобов'язання без залучення інших зовнішніх джерел, замалий. П'ять з десяти наведених компаній, які реалізують автотранспорте страхування, мають критично низький показник коефіцієнта автономії – нижче 0,25, що свідчить про достатньо високий ризик неплатоспроможності. Лише одна з десяти компаній, СК «АРКС», має стабільний показник 0,5.

В умовах настільки низької капіталізації, перспективи досягнення значного успіху в технологічному оснащені, забезпеченості всіма зручностями офісів, впровадження інновацій та розробки страхових продуктів, що задовольняють потреби споживачів, високій якості послуг, залишаються недосяжними. Залучення інвестицій надає можливість вітчизняним страховикам вчасно здійснювати проводити страхові виплати, не втрачаючи довіру клієнтів; якісно надавати страхові послуги; проводити ефективні маркетингові дослідження; надавати якісне та корисне навчання для фахівців компаній [41,42].

Довіра до вітчизняних страховиків відіграє важливу роль для розвитку автотранспортного страхування в Україні. Важливим для компанії є прозора та відкрита діяльність, підтримуючи механізм жорсткого державного регулювання у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів та добровільного страхування транспортних засобів. Особливо гостро постає проблема недовіра населення до українських страхових компаній, дане явище обумовлене спадщиною неефективної системи державного

регулювання даного сектору страхування, а також постійними банкрутствами компаній, гіперінфляцією, яка призвела до неможливості більшості громадян заощаджувати кошти [43].

Серед основних факторів, що сприяють недовірі громадян до українських страхових компаній є, по-перше, сумніви у потенційних страхувальників щодо вигоди та необхідності укладання доготору страхування, через розмиті гарантії виплати, саме ця невизначеність, у поєднанні з нечіткими умовами сутності договору відштовхує страхувальників від укладення договору, більше данний пункт стосується добровільного страхування транспортного засобу КАСКО, адже умови обов'язкового страхування більш чітко регулюються законом. По-друге, процес розгляду заяв на здійснення страхових виплат часто дуже затягується з боку страховика на достатньо довгий період. Від потерпілих вимагається представлення додаткових документів, оформлення яких затягується місяцями, що дозволяє недобросовісним страховикам уникати виплати. По-третє, правовий захист страхувальника, значно менше ніж страховика. Згідно Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Закону України «Про страхування», держава здійснює нагляд за діяльністю українських страхових компаній, метою контролю за дотриманням законодавства, охорони прав страхувальників та запобігання неплатостпроможності страховиків, проте вищезазначені закони не формують цілісної системи захисту прав споживачів страхових послуг, через цю незахищеність і з'являється недовіра до страхового ринку.

Наступним вагомим чинником, через який розвиток автотранспортного страхування значно стримується є менталітет громадян, а саме, споживачів страхових послуг. Страхові послуги являються однією з основних складових всього фінансового ринку України. Проте послуги з автострахування, на жаль, доступні далеко не для всіх власників транспортних засобів. Якщо ОСЦПВ обов'язкове для всіх водії транспортних засобів, все одно, велика кількість водіїв нехтують придбанням полісу і стверджують, що мають достатній стаж водіння і ДТП у них не може трапитись, також існує думка, що краще оплатити штраф ніж купувати сам

поліс, адже це дешевше. З КАСКО ситуація схожа, також додається проблема набагато вищої вартості, в порівнянні з ОСЦПВ.

В Україні існують значні перешкоди для доступності послуг з автострахування для громадян, а саме:

- низький рівень доходів населення України, та неможливість виділити кошти на автострахування;
- низький рівень довіри громадян до страхових компаній;
- недостатній рівень розуміння сутності обов'язкового та добровільного страхування для власників транспортних засобів, навіть зараз, деякі власники полісу ОСЦПВ гадають, що об'єктом страхування є їхній транспортний засіб;
- малодоступність послуг з автострахування для мешканців невеликих міст та сіл, навіть попри те, що більшість компаній оформлюють договори автострахування онлайн, люди похилого віку не мають достатнього рівня розуміння для придбання полісу таким чином;

Саме низький рівень страхової культури населення, обумовлений відсутністю розуміння фінансової грамотності, значно обмежує перспективу розвитку страхового ринку в Україні. Страхова культура населення все ще залишається на достатньо низькому рівні, бо у населення відсутнє розуміння важливості автострахування та не сприймає автострахування, як необхідний інструмент захисту свого транспортного засобу від можливих ризиків, а також застереження себе від можливих фінансових витрат та компенсацію збитків, завданих третім особам. Громадяни здебільшого звикли покладатись на підтримку держави або родичів у разі виникнення непередбачуваних подій.

Також не менш важливою проблемою розвитку автострахування, є достатньо низький рівень кваліфікації фахівців зі страхування, консультантів та страхових агентів. Це фактор, який прямо впливає на прийняття рішення клієнтом, що дуже часто призводить до втрати лівової частки страхових премій. Починаючи із створення страхової системи, в Україні дуже зросла потреба у кваліфікованих кадрах, які розуміються у сфері страхування. Фахівці мають швидко опановувати

інформацію у різноманітні страхових продуктів та послуг, постійних змінах, доступно обґрунтовувати розрахунок страхового тарифу, фактори, які на нього впливають. Також через постійне вдосконалення законодавства, необхідний постійний моніторинг та швидке реагування на зміни. Наразі, в багатьох страхових компаніях розгортаються навчальні курси та тренінги, які допомагають опанувати всі аспекти автострахування.

Шахрайство у сфері автострахування дуже поширено, та є серйозною проблемою, яка заважає розвитку страхового сектору, а також, неабияк підриває довіру громадян. Дуже часто шахраї скупчуються біля МРЕО, майданчиків техогляду авто, автомобільних ринків, особливо біля прикордонних пунктів. Зазвичай у таких «агентів» занижена ціна або приваблива пропозиція для клієнта. Особливих обертів даний вид шахрайства набував з полісами ОСЦПВ та Зеленої картки. Шахраї продавали фальшиві поліси на самостійно надрукованих бланках, на бланках компаній, які втратили ліцензію на даний вид страхування, або взагалі збанкрутували. Тобто компанія існувала, на момент продажу підробленого поліса, але не мала права провадити даний вид страхування, часто клієнти не мають тенденцію перевіряти таку інформацію, через це ставали легкою жертвою для шахраїв. Проте, з прийняттям нової редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», згідно з яким поліси обов'язкового страхування можуть бути виключно в електронній формі, шахрайські дії з підробленими бланками мали б зникнути, адже до полісів одразу ж присвоюється номер електронного полісу, який зберігається в єдиній базі МТБСУ, проте шахрайство також має тенденцію до адаптації нових умов. Створюється фіктивний сайт, оформлений у стилі відомої страхової компанії, шахраї представляються «агентом» страхової компанії, та ведуть на цей сайт своїх потенційних жертв через який оформлюють договори. Також саме через цей сайт і здійснюється оплата, варто зазначити що такий вид обману можливий і з договорами КАСКО.

Заключною проблемою, яка гальмує ринок автострахування, слід виділити повільне удосконалення законодавчої бази. Учасники ринку роками, та навіть

десятиріччями чекали на прийняття нової редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та Закону України «Про страхування». Затягування прийняття вищезазначених законів вказує та відсутність повного розуміння ролі та важливості сталого розвитку сектору автострахування на законодавчому рівні [41,42].

2.3. Напрями подальшого розвитку автотранспортного страхування

Сучасний ринок автострахування в Україні проживає нову еру. Протягом десятиліть страховий ринок мав стимул до покращення та модернізації, проте спочатку пандемія, а пізніше повномасштабне вторгнення, значно посилює потребу українських страховиків до швидкої адаптації в сучасних реаліях та постійному впровадженню інновацій. Для миттєвого реагування до мінливих умов в країні страховики вимушені застосовувати стратегії безперервності бізнесу, адже попри будь які умови, населення все одно потребує страховий захист.

Завдяки проведеному дослідженню можемо зробити висновок, що сьогодні існує безліч проблем, які потребують стратегії для ефективного вирішення, адже саме вони є наслідками складної фінансово економічної ситуації в Україні. Проте позитивні тенденції також простежуються, до прикладу, в період 2020-2024 значно зросла концентрація автострахування (КАСКО, ОСЦПВ та Зелена карта), що потужно сприяє розвитку конкуренції між українськими страховиками, значно зросли обсяги страхових премій, а з ними ж і виплати. Майбутнє розвитку автострахування тісно пов'язане з впровадженням новітніх технологій, для утримання поточних та залучення майбутніх клієнтів, що важливо як для фізичних, так і юридичних осіб.

В сучасних умовах активних бойових дій, тривогах та постійному стресі, в якому, на жаль, вимушені жити українці, цифровізація постає необхідним

інструментом зручності, мобільності, системою для забезпечення безперебійного доступу до страхових послуг. Цифровізація в умовах війни включає безліч позитивних аспектів, а саме: цілодобовий доступ до платформ, що дозволяє обрати зручний та безпечний час для обслуговування; можливість для клієнтів придбати поліс страхування, без необхідності візиту до офісу страхової компанії, що також збільшує швидкість обслуговування; підвищення безпеки як для клієнтів, так і для персоналу; збереження доступу до інформації, яка має ризик бути втрачена в паперовому варіанті; зменшення ризику впливу людського фактору на оформлення договорів.

Науковці В. Г. Костогриз та Л.О. Гаряча запропонували можливі інноваційні тенденції для українського ринку автострахування:

1. Запровадження штучного інтелекту, що сприяє автоматизації процесу оформлення заявок. Клієнти залишають необхідні документи, долучають фото та данні про ДТП, які автоматично направляються до співробітників страхової компанії. Також створення віртуальних асистентів, чат-ботів для консультацій, з застосування штучного інтелекту, значно полегшує комунікацію між компанією та клієнтом;
2. Застосування технологій систем телематики до прикладу: usage-based insurance (страхування, яке ґрунтується на основі використання транспортного засобу), вартість страхової премії встановлюється відповідно до частоти використання транспорту, а також умов експлуатації; Аналіз поведінки водіїв за допомогою GPS та датчиків для моніторингу швидкості, дозволило б встановити справедливий розмір страхової премії, відповідно до можливості настання страхового випадку; «pay-as-you-drive» (плати, як їдиш), розмір премії залежить від стилю водіння та пробігу;
3. Онлайн-оцінка пошкоджень транспортного засобу після ДТП, що має на увазі завантаження клієнтами фото пошкоджень для отримання швидкої та об'єктивної оцінки щодо їх масштабу;

4. Встановлення сенсорів на транспортних засобах, які відстежують його технічний стан та попереджують про можливі несправності, які підвищують ризик настання аварії;
5. Розробка якісних мобільних додатків для швидкої купівлі полісів, створення заявок для відшкодування та відстеження статусу розгляду;
6. Створення сервісів для прорахунку приблизної майбутньої вартості страхового полісу на основі персональних даних клієнта;
7. Можливість придбання гібридного поліса, в якому поєднується декілька видів страхування, наприклад КАСКО та ОСЦПВ, або Зелена карта та страхування життя, для клієнтів, які часто виїжджають закордон, особливо актуально було б поєднання ОСЦПВ та Зеленої карти [22].

На українському ринку все більше і більше страховиків знаходяться в процесі впровадження цифровізації та нових стратегій в свою діяльність. Кожна компанія має свої власні ресурси та набуті цінності, які зазначають подальший план дій. Застосування інновацій в своїй діяльності, цифровізації, розширення та розробка нових продуктів та послуг являється серйозним поштовхом для кожної компанії, який є одним з ключів до досягнення успіху в сучасних реаліях.

Розробка стратегічного плану є ключовою потребою для кожної компанії, яка прагне стати лідером ринку в сфері автострахування. Проте існують переваги та недоліки протягом досягнення зростання таким шляхом, які варті пильної уваги. По-перше, стрімке зростання страховика стає джерелом майбутньої вартості, саме це джерело супроводжується серйозними ризиками. Надмірна зосередженість та опір лише на зростання, може призвести до серйозних прогалин в операційній діяльності компанії. По друге, якщо страхова компанія буде мати нав'язливу ідею зростання та досягнення успіху, може бути суттєва втрата клієнтів, адже сучасні технології вимагають також пильної уваги до їхнього обслуговування. По-третє, успішний стратегічний план зростання передбачає взаємодію з усіма аспектами діяльності компанії, не лише концентрація на обслуговуванні клієнтів, проте ефективна комунікація є вкрай важливою складовою.

Варто зазначити, що основним для формування стратегії зростання страхової компанії є вдале та долучне поєднання внутрішніх можливостей та зовнішніх обмежень. Успішність стратегії страховика прямо залежить від здатності компанії швидко та ефективно діяти в межах сучасних умов, шляхом пошуку оптимальних рішень та шляхів і можливостей розвитку навіть в складних умовах сьогодення, спочатку світової пандемії, до якої додалось повномасштабне вторгнення. Одну з ключових ролей в цьому процесі відіграє чітке та узгодження розуміння всіма співробітниками компаній своїх сильних та слабких сторін, актуальної позиції на ринку, наявних ресурсів, а також попиту споживачів страхових послуг та їх очікувань. Важливе не лише розуміння та усвідомлення клієнтських цінностей, а й максимальне задоволення попиту. Саме злагодженість у всіх процесах компанії та розуміння кінцевої цілі формує для страхової компанії міцний та потужний фундамент для динамічного та стабільного зростання [45].

Для покращення ситуації на ринку автострахування, підвищення якості страхових послуг і зростання довіри до вітчизняного страхового ринку, страхові компанії потребують детальний та якісний перегляд тарифної політики, особливо це актуально компаніям у яких автострахування займає значну питому вагу у страховому портфелі. Аналіз має включати оцінку принципів формування тарифів, ступеня їх адаптивності до постійних ринкових змін, в умовах складної економічної ситуації, рівень конкурентоспроможності тарифних ставок, а також відповідність наявного ціноутворення реальним ризикам, які притаманні такій ризиковій сфері як автострахування. Також важливо виявити наскільки запроваджена компаніями тарифна політика відповідає та враховує сучасні тенденції, такі як цифровізація [46].

Потужним важелем, що впливає та значно затримує ринок автострахування є низький рівень страхової культури населення України. Для виправлення ситуації потребується проводити просвітницькі заходи, які спрямовані та роз'яснення сутності, ролі та переваг автотранспортного страхування, як інструменту для ефективного фінансового захисту інтересів громадян. Особливу увагу слід приділити формуванню розуміння необхідності кожного виду автострахування, як

обов'язкового так і добровільного. Страхові компанії мають активно запроваджувати розробку інформаційних платформ, проведення семінарів та вебінарів, а також активну співпрацю з начальними закладами. В сучасних умовах страхові компанії налагоджують активну комунікацію з клієнтами через свої соцмережі, в яких вони публікують просвітницькі пости та відео, в яких йдеться про особливі умови страхових продуктів, поступову інструкцію дій у разі настання страхового випадку, а найголовніше важливість автостраховання у сучасних умовах [47].

Брак кваліфікованих фахівців у сфері автостраховання також значно перешкоджає розвитку у сфері. Низький рівень кваліфікації кадрів значно впливає на якісне обслуговування клієнтів, ефективність роботи, загальну довіру до страхового ринку, що впливає на втрату премій страховиками. Для покращення даної ситуації необхідно запровадити співпрацю між вищими навчальними закладами та вітчизняними страховими компаніями, задля постійного оновлення навчальних планів, які відповідають сучасним ринковим умовам. Для діючих працівників компаній, необхідно запровадити щоквартальне тестування та сертифікацію для всіх департаментів компанії [48].

На основі аналізу складної поточної ситуації можна сформулювати комплексні напрями покращення ситуації на ринку автотранспортного страхування на мікро та макро рівнях (табл.2.9).

Таблиця 2.9 - Напрями покращення ситуації на ринку автотранспортного страхування на мікро та макро рівнях.

<i>Напрями покращення на макрорівні</i>	<i>Напрями покращення на мікрорівні</i>
Формування страхової свідомості громадян: Запуск національних кампаній для популяризації авторастраховання, пояснення значущості для фінансової безпеки громадян, через освітні заходи, медіа, співпрацю з громадськими організаціями.	Просвітницька діяльність у соціальних мережах: Створення інформативного контенту у соцмережах, що роз'яснює переваги страхових продуктів, порядок дій при ДТП та важливість страхування.

Продовження таблиці 2.9

Модернізація законодавства: Необхідне ефективне удосконалення правової бази для більшої прозорості страхових тарифів, посилення відповідальності страховиків за порушення умов договору.	Оптимізація цінової політики: Впровадження регулярного аналізу та коригування тарифів, з урахуванням економічних реалій.
Стимулювання розвитку цифрових технологій: Активний розвиток державної інфраструктури для інтеграції цифрових страхових сервісів, наприклад через додаток «ДІА» або єдині електронні бази даних.	Розробка цифрових платформ: Створення зручних мобільних додатків для покупки полісів, подання заявок на виплати та відстеження їх статусу в реальному часі.
Посилення ринкової конкуренції: Сприяти залученню нових страхових компаній, підтримувати чесну конкуренцію через регуляторні механізми та запобігання монополізації ринку.	Впровадження телематики та автоматизації: Використання пристроїв для моніторингу стилю водіння та автоматизовані системи (для швидкої обробки заявок і консультацій).
Підготовка кадрів: Організувати на законодавчому рівні партнерство між страховими компаніями та університетами, для створення актуальних форм навчання.	Розширення асортименту продуктів: Запровадження комбінованих страхових продуктів.
Регулювання інноваційних технологій: Встановити стандарт для використання телематичних систем і впровадження використання штучного інтелекту	Покращення клієнтського досвіду: Автоматизація оцінки збитків через онлайн-завантаження фото, впровадження та застосування системи попередження аварій через датчики на автомобілях.
Зміцнення довіри до страхового сектору: Запровадження єдиного чіткого механізму захисту клієнтів, швидкого вирішення спорів і прозору процедуру виплат.	Інтеграція з автосервісами: Налагодження ефективної співпраці з СТО для швидкого ремонту застрахованих авто та надання клієнтам додаткових сервісів, до прикладу евакуації.

Продовження таблиці 2.9

Підтримка екологічних ініціатив: Створювати стимул для страхування електромобілів, щоб сприяти зеленим трендам і розвитку ринку, адже з кожним роком громадяни віддають перевагу саме електрокарам.	Підвищення компетенцій співробітників: Проведення регулярних тренінгів та сертифікації персоналу, щоб покращити знання сучасних технологій, клієнтського сервісу, обізнаності в сучасному законодавстві.
Забезпечення стабільності ринку: Посилення вимог до резервів страховиків, як гарант виконання зобов'язань.	Стратегічний розвиток компанії: Формування довгострокових планів, з поєднанням інновацій, ефективне управління ресурсами та фокус на потребах клієнтів.
Співпраця з міжнародними партнерами: Залучення іноземного досвіду і технологій, шляхом встановлення партнерства з глобальними страховими асоціаціями для адаптації світових практик.	Персоналізація страхових пропозицій: Розробка індивідуальних страхових продуктів на основі даних клієнтів, таких як частота поїздок чи історія водіння.

Джерело: сформовано автором

Розвиток автотранспортного страхування в Україні вимагає всеосяжного підходу, який інтегрує зусилля державних інституцій та страхових компаній. На макрорівні необхідне впровадження таких заходів, як удосконалення правових норм, цифровізація процесів і підвищення загального рівня страхової культури серед населення, що дозволить створити стабільне та сприятливе середовище для функціонування ринку. На мікрорівні слід приділяти увагу інноваційним рішенням, персоналізації страхових продуктів і вдосконаленню клієнтського сервісу, що сприятиме зміцненню позицій страхових компаній і встановленню довірчих відносин із клієнтами. Взаємодія цих елементів забезпечить сталість зростання страхового ринку в Україні та його здатність ефективно відповідати на виклики сучасності.

ВИСНОВКИ

Проведене дослідження на тему «Автотранспортне страхування та його розвиток в Україні» дозволило комплексно проаналізувати теоретичні основи, сучасний стан та перспективи розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні. Отримані результати підтверджують актуальність теми в умовах сучасних економічних, соціальних та безпекових викликів, зокрема в період воєнного стану.

Досліджено, що автотранспортне страхування є ключовим елементом фінансової інфраструктури, спрямованим на захист майнових інтересів громадян та забезпечення безпеки дорожнього руху. Визначено основні види страхових продуктів, їх особливості та умови реалізації. Проаналізовано правове регулювання галузі, зокрема вплив нової редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.01.2025, який сприяв уніфікації страхових процедур та посиленню конкуренції.

В процесі дослідження було сформоване визначення автострахування. Автострахування - це комплексний вид страхової діяльності, спрямований на захист майнових інтересів власників транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху шляхом створення спеціалізованих фінансових резервів для компенсації ризиків, пов'язаних із експлуатацією автотранспорту, включаючи такі продукти, як КАСКО, ОСЦПВ та Зелена карта, з урахуванням економічних, правових і соціальних аспектів.

Аналіз динаміки страхових премій та виплат за 2020–2024 роки показав стабільне зростання обсягів ринку автотранспортного страхування, незважаючи на кризові явища, такі як пандемія COVID-19 та повномасштабне вторгнення. КАСКО залишається лідером за обсягами премій, тоді як ОСЦПВ та «Зелена картка» демонструють високий попит через їх обов'язковий характер.

Виявлено основні перешкоди розвитку ринку, зокрема: низька капіталізація страхових компаній, недовіра населення до страховиків через затягування виплат та непрозорість умов, низький рівень страхової культури, недостатня кваліфікація

кадрів, шахрайство у сфері страхування та повільне вдосконалення законодавчої бази. Воєнний стан посилив ці проблеми, додавши нові виклики, такі як втрата транспортних засобів та ускладнення комунікації в зонах бойових дій.

Зазначено комплексні напрями вдосконалення автотранспортного страхування на мікро- та макрорівнях. На макрорівні рекомендується: вдосконалення законодавства для посилення захисту прав страхувальників, підвищення страхової культури через просвітницькі кампанії та співпрацю з навчальними закладами, а також подальша цифровізація страхових процесів. На мікрорівні страховикам слід зосередитися на впровадженні інноваційних технологій (штучний інтелект, телематика, онлайн-оцінка збитків), персоналізації страхових продуктів та покращенні клієнтського сервісу. Страхові компанії мусять приділити увагу оптимізації тарифної політики, розробки нових продуктів та впровадження цифрових рішень. Регуляторним органам рекомендується посилити нагляд за капіталізацією страховиків та сприяти уніфікації стандартів відповідно до європейських норм. Для населення пропонується проводити інформаційні кампанії для підвищення обізнаності щодо переваг автострахування.

Перспективним напрямом є вивчення адаптації міжнародного досвіду цифровізації автотранспортного страхування до українських реалій, аналіз ефективності впровадження технологій телематики та оцінка впливу воєнного стану на довгострокові перспективи ринку.

Таким чином, автотранспортне страхування відіграє важливу роль у забезпеченні фінансової безпеки громадян та економічній стабільності України. Реалізація запропонованих рекомендацій сприятиме підвищенню ефективності, доступності та інклюзивності страхового ринку, а також його стійкості до сучасних викликів.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Чвертко Л. А. Необхідність та значення організації страхового захисту від ризикових ситуацій на автотранспорті. *Вісник Київського інституту бізнесу та технологій*. Умань, 2014. Т. 2. С. 59–61.
2. Сайт Патрульної поліції України. Статистика ДТП Патрульної поліції в Україні за 2021-2024 роки. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/>. (Дата звернення: 17.03.2025)
3. Л. В. Ляшенко, Л. М. Янушева, Ринок автотранспортного страхування України: стан, проблеми розвитку та особливості регулювання в умовах глобалізації страхових відносин. *Електронний журнал «Державне управління: удосконалення та розвиток»*. 2012. № 8. С. 1-5.
4. Салайчук О. М. Генезис автотранспортного страхування. *Вісник Хмельницького національного університету. Економічні науки*. 2016. № 2(1). С. 129-134.
5. Казак О.О, Гречка О.В. Міжнародне страхування відповідальності власників автотранспортних засобів «Зелена картка» в контексті туризма: монографія Бізнес-процеси в туризмі. Познань: ПолтНТУ. 2019. С. 194-205.
6. Семенчук І. А. Система "Зелена картка" як інструмент захисту відповідальності громадян. *Науковий вісник Херсонського державного університету. Економічні науки*. 2016. № 16(3). С. 123-127.
7. Бовсуновська Г.С. Теоретичні засади розвитку автотранспортного страхування: Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата економічних наук: 08.00.08 - гроші, фінанси і кредит. Дніпропетровськ: ДНУ імені Олеся Гончара, 2015. С. 17.
8. Страхування: Навчальний посібник. Фисун І. В., Ярова Г. М. Потлава: ПУЕТ. 2011. С. 108

9. Ткаченко Н. В. Аналіз сучасного ринку добровільного страхування автотранспортних засобів в Україні. *Фінансовий простір*. 2013. № 4. С. 170-175.
10. Пустовійт Р.Ф., Супруненко О.М. Вплив фінансової нестабільності на розвиток автострахування в Україні. *Фінансовий ринок України*. №5. С. 11-16
11. Мороз Р. А. Автострахування в Україні, стан та перспективи розвитку. Сучасні проблеми і перспективи економічної динаміки: Матеріали IV Всеукраїнської науково-практичної Інтернет-конференції молодих учених та студентів 30 листопада – 1 грудня 2017 року. Умань: УДПУ імені Павла Тичини. С. 86.
12. Ткаченко, Н. Сучасні тенденції формування вартості страхового захисту за програмою «Авто-КАСКО». *Світ фінансів*. 2013. № 4. С. 167-174
13. Белікова Т. В. Підхід до формування страхового тарифу при автострахуванні по КАСКО. Науково-технічний збірник. 2010. № 92. С. 432–436.
14. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України за станом на 01 січня 2025 р. Верховна Рада України. Офіц. вид. Офіційний Вісник України. № 37, 38, ст. 238
15. Малащенко Ю. А. Соціально-економічний зміст та значення ОСЦПВ (Обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів). *Електронний журнал «Ефективна економіка»*. 2014. № 5. С. 1-4.
16. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Закон України: за станом на 1 січня 2005 р. Офіц. вид. Відомості Верховної Ради України. 2005. № 1. С. 1.
17. Вайда Т. Самоконтроль водіями чинності полісу ОСЦПВ як умова уникнення конфліктних ситуацій з правоохоронцями на дорозі під час перевірки поліцейськими документів особи в умовах воєнного стану. Здоров'я і суспільство в умовах війни: збірник статей. Кропивницький, 2022. С. 123–131.

18. Сайт МТСБУ. Перелік країн-членів міжнародної системи “Зелена картка”.
URL: <https://mtsbu.ua/greencard/perelik-krayin-chleniv-mizhnarodnoyi-sistemi-zelena-kartka> (Дата звернення: 27.03.2025)
19. Сайт Council of Bureaux. Перелік країн-членів міжнародної системи “Зелена картка”.
URL: <https://www.cobx.org/article/4130/green-card-system-final#members>. (Дата звернення: 28.03.2025)
20. Сайт Національного банку України. Нагляд НБУ за ринком небанківських фінансових послуг. URL: <https://bank.gov.ua/ua/supervision/nonbanks>. (Дата звернення: 01.04.2025)
21. Сайт Національного банку України: Біла книга НБУ. Майбутнє регулювання ринку страхування в Україні. URL: https://bank.gov.ua/admin_uploads/article/White_paper_insurance_pr_2020-04-30.pdf?v=6. (Дата звернення: 03.04.2025)
22. Костогриз В. Г., Гаряга Л. О., Автотранспортне страхування в країні в період дії воєнного стану. *Економічна наука*. 2025. №3. С. 85-90.
23. Про затвердження Положення про характеристики та класифікаційні ознаки класів страхування, особливості здійснення діяльності зі страхування та укладання договорів за класами страхування: Постанова: за станом на 29.06.2024. Офіц. вид. Відомості Верховної Ради України. 2024. № 182. Ст.1
24. Про затвердження Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів: Постанова: за станом на 07.06.1994. Офіц. вид. Відомості Верховної Ради України. 1994. № 372. Ст.1
25. Про МТСБУ: Чим займається МТСБУ. Сайт МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/education/category/mtsbu> (Дата звернення 03.04.2025)
26. Господарський кодекс України: за станом на 28 лютого 2025 р. Верховна Рада України. Офіц. вид. Офіційний Вісник України. 2025. № 18, № 19-20, № 21-22, ст. 144
27. Цивільний кодекс України: за станом на 16 січня 2003р. Верховна Рада України. Офіц. вид. Офіційний Вісник України. 2003. №№ 40-44, ст. 356

28. Сайт Національного банку України: Огляд небанківського фінансового сектору в першому півріччі 2024 року. Національний банк України. URL: <https://bank.gov.ua/ua/news/all/oglyad-nebankivskogo-finansovogo-sektoru-veresen-2024-roku>. (Дата звернення 07.04.2025)
29. Основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в січні - червні 2024 року у порівнянні з аналогічним періодом 2023 року. Статистичні дані МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics>. (Дата звернення 07.04.2025)
30. Показники здійснення міжнародного страхування в січні - червні 2024 року у порівнянні з аналогічним періодом 2023 року. Статистичні дані МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics>. (Дата звернення 07.04.2025)
31. Основні показники здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами в 2020-2024 роках. Статистичні дані МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics>. (Дата звернення 07.04.2025)
32. Показники здійснення міжнародного страхування в 2020-2024 роках. Статистичні дані МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics>. (Дата звернення 07.04.2025)
33. Сайт Національного банку України: Наглядова статистика НБУ. Показники діяльності учасників ринку небанківських фінансових послуг в 2020-2024 роках. Національний банк України. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (Дата звернення 09.04.2025)
34. Новини МТСБУ: Понад 50 страхових компаній вийшли з ринку ОСЦПВ за останні 10 років. Сайт МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/news/post/ponad-50-strahovih-kompanij-vijshli-z-rinku-oscgv-za-ostanni-10-rokiv>. (Дата звернення 12.04.2025)
35. Сайт онлайн журналу про страхування в Україні «Forinsurer»: Рейтинг страхових компаній України з ОСЦПВНТЗ за 12 місяців 2024 р. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/38>. (Дата звернення 12.04.2025)

36. Сайт онлайн журналу про страхування в Україні «Forinsurer»: Рейтинг страхових компаній України з «Зеленої карти» за 12 місяців 2024 р. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/38> (Дата звернення 16.04.2025)
37. Сайт онлайн журналу про страхування в Україні «Forinsurer»: Рейтинг страхових компаній України з КАСКО за 12 місяців 2024 р. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/38> (Дата звернення 16.04.2025)
38. Кривошлик Т.Д. Економічна сутність та особливості класифікації автотранспортного страхування. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 1(15). С. 256-268. [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1\(15\)-256-268](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1(15)-256-268)
39. Кривошлик Т.Д. Сегмент автотранспортного страхування на ринку страхових послуг України. 100-річчя Поліського національного університету: здобутки, реалії, перспективи: збірник праць учасників Міжнародної науково-практичної конференції (1 листопада 2022 р.). Житомир: Поліський національний університет, 2022. 680 с. С. 235-240. URL: <https://lib.lntu.edu.ua/sites/default/files/202210/%D0%97%D0%B1%D1%96%1%80%D0%BD%D0%B8%D0%BA%20100%D1%80%D1%96%D1%87%D1%87%D1%8F.pdf>
40. Сайт онлайн журналу про страхування в Україні «Forinsurer»: Рейтинг страхових компаній України за власним капіталом та активами за 12 місяців 2024 р. Інтернет-журнал «Форіншурер». URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/38> (Дата звернення 16.04.2025)
41. Супрун А. А. Проблеми, що заважають розвитку страхового ринку на сучасному етапі, та напрями їх вирішення. Проривні інновації на страховому ринку України: збірник матеріалів V Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Київ: КНЕУ. 2021. С. 41-45.
42. Кравчук Г. В., Курач Д.А., Савченко Т.В. Проблеми і перспективи розвитку ринку страхування автотранспортних засобів в Україні. *Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки*. 2016. № 1. С. 178-184.

43. Войтович Л. М. Аналіз впливу соціальних чинників на розвиток страхової системи в Україні. Проривні інновації на страховому ринку України : збірник тез доповідей V Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Київ, 2021. С. 113-117.
44. Фінансовий бізнес: інновації, технології, регулювання: монографія [Л.О. Примостка, І.В.Краснова, А.В. Нікітін та ін.]; за наук. ред. д.е.н., проф. Примостки Л.О., Київ, 2021 р. 375 с. (З.І. Кривошлик Т.Д., Татаріна Т.В. Інноваційна діяльність страховиків в умовах цифрової трансформації)
45. Петрішина Т.О., Білоконь К.І. Сучасні стратегії зростання у страховому бізнесі: досвід провідних компаній. Збірник матеріалів V Міжнародної науково-практичної інтернет-конференції. Київ: КНЕУ, 2021. С. 34-37.
46. Бабенко-Левада В. Г., Удовіченко А. В. Проблеми та напрямки розвитку страхування автотранспортних засобів в Україні. *Електронний журнал «Ефективна економіка»* 2018. № 10. С. 1-5.
47. Слободянюк О.В. Напрями розвитку страхового ринку в умовах сьогодення. *Гроші, фінанси і кредит*. 2021. Вип. 83. С. 101-104.
48. Татаріна Т.В. Інноваційні продукти та технології у автотранспортному страхуванні. Сучасні гроші, банківські послуги та фінансові інновації в цифровій економіці. Матеріали наук.-практ. інтерн. конф. студ. аспір. і молод.вчених (м. Київ, 12 квітня 2021 р.). Дніпро: Середняк Т. К., 2021, С. 162-164. URL: <https://ir.kneu.edu.ua:443/handle/2010/36135>