

Міністерство освіти і науки України
Західноукраїнський національний університет
Чортківський навчально-науковий інститут підприємництва та бізнесу
Кафедра фундаментальних та спеціальних дисциплін

Цар Руслан Віталійович

Автострахування: тенденції та перспективи його розвитку
освітньо-професійна програма – Фінанси, банківська справа та страхування
Кваліфікаційна робота

Виконав студент групи
ФМСчм-21
Р. В. Цар

(підпис)

Науковий керівник
К.е.н., доцент Галушак В.В.

(підпис)

Кваліфікаційну роботу допущено
до захисту
«___»_____2023р.

Зав. кафедри

(підпис)

Чортків – 2023

ЗМІСТ

ВСТУП

РОЗДІЛ 1. ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Історичний огляд еволюції автотранспортного страхування

1.2. Роль страхування автотранспортних засобів у рамках системи страхового захисту автотранспорту

1.3. Актуальність та сутність страхування автотранспорту

Висновки до розділу 1

РОЗДІЛ 2. СТАН РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Оцінка ключових показників розвитку страхування автотранспорту

2.2. Розгляд діяльності страхових компаній у аспекті автотранспортного страхування

РОЗДІЛ 3. ВЕКТОРИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Використання міжнародного досвіду страхування автотранспорту та його можливі впровадження в Україні

3.2. Сьогочасні проблеми в сфері страхування автотранспорту

3.3. Майбутні напрями розвитку страхування автотранспорту

ВИСНОВКИ

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

РОЗДІЛ 1

ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

1.1. Історичний огляд еволюції автотранспортного страхування

Страхування автотранспорту виникло в Англії, де у 1898 році був виданий перший поліс автострахування. Страхова компанія "Travelers Insurance Company" видала цей поліс 1 лютого 1898 року власнику автомобіля, лікарю Трумену Мартіну. Він заплатив значну для того часу суму - 12,25 доларів за поліс з покриттям на 500 доларів.

З поширенням виробництва автомобілів "Форд" у 1920-ті роки зросло число автовласників. Окрім добровільного страхування власних транспортних засобів, виникла ідея страхування цивільної відповідальності власників автомобілів. У 1930 році в Англії було введено обов'язкове страхування відповідальності перед третіми особами, які постраждали в аваріях.

Цей вид страхування швидко почав розвиватися, особливо з 1920-х років, завдяки розквіту автотранспорту в Європі та США. У 1925 році було введено добровільне страхування пасажирів, а з 1931 року страхування пасажирів від нещасних випадків стало обов'язковим для всіх видів транспорту.

Першими країнами, де було встановлено законодавство, що зобов'язувало власників автомобілів укладати договори страхування цивільної відповідальності перед третіми особами, були Австрія (1929 р.), Англія (1930 р.), Швейцарія (1932 р.), Люксембург (1932 р.), Ірландія (1934 р.), Чехословаччина (1935 р.) та Німеччина (1939 р.). У більшості європейських країн відповідальність перед третіми особами спочатку покривала всі ризики, пов'язані з автомобілем, включаючи майно, навколишнє середовище та об'єкти поза дорогою.

У 1994 році, після виходу Указу Президента України від 15 січня 1994 р. № 7 "Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів" і Положення Кабінету Міністрів від 7 червня 1994 р. "Про

порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів", ринок страхування цивільної відповідальності зупинив свою роботу до ухвалення Закону України "Про страхування" від 7 березня 1996 р. № 85-96-ВР. Цей закон визначив ключові принципи страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспорту.

В цей час, для захисту інтересів потерпілих в ДТП, було прийнято рішення створити спеціальний галузевий орган державного управління у сфері страхування, і Міністерство фінансів України було покладено виконання ключових функцій у цьому процесі. І саме тому, згідно з Постановою Кабінету Міністрів України "Про створення Української державної страхової комерційної організації" від 16 жовтня 1991 року, було вирішено створити Українську державну страхову комерційну організацію (Укрдержстрах) на базі Головного управління державного страхування України, тим самим звільнивши Міністерство фінансів від безпосереднього керівництва державним страхуванням.

Наближення економіки України до вимог ринкового середовища призвело до внесення змін та розширень до галузевого страхового законодавства. З цієї причини, починаючи з моменту ухвалення Закону України «Про страхування» в 1996 році, було внесено значну кількість змін і поправок. Далі, 4 жовтня 2001 року Верховна Рада України прийняла Закон України «Про страхування» в новій редакції, що стало основою для сучасного (сьогомого) періоду регулювання страхової діяльності [37].

Останнє оновлення відповідного закону сталося 18 листопада 2021 року і на даний момент воно регулює страхові відносини в Україні [13].

Значущим кроком у розвиток регулювання обов'язкового страхування власників автомобільного транспорту було прийняття в 2004 році Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01 липня 2004 року № 1961-IV [38].

Автотранспортне страхування включає обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності автовласників та добровільне автострахування (КАСКО) - головні види страхування, які представлені в автотранспортному страхуванні більшістю країн світу. Подібний підхід застосовується при аналізі розвитку автотранспортного страхування в Україні, незважаючи на різні точки зору вітчизняних авторів щодо комбінацій та класифікацій видів страхування, які можуть бути враховані в комплексі автотранспортного страхування [17].

Спеціально важливим у теоретичному та практичному аспекті є введення в дію Постанови Кабінету Міністрів України «Про порядок та умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» №1175, положення якої також вдосконалювалися протягом наступних років. Ця постанова визначила порядок та умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і правовий статус Моторного (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ) як єдиного об'єднання страхових компаній, які мають право укладати договори обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Створення цієї організації було необхідною умовою для вступу країни в міжнародну систему автомобільного страхування "Зелена карта", що надала українським страховим компаніям право укладати міжнародні договори з автотранспортним страхуванням "Зелена карта".

Важливим роком для страхового ринку України став 1997 рік, коли наша країна стала перехідним членом міжнародної системи автомобільного страхування "Зелена карта". Це дозволило укладати договори обов'язкового автотранспортного страхування на умовах, що визначені цією міжнародною системою, і надавало водіям транспортних засобів можливість користуватися страховим покриттям при перетині кордону з більш ніж 40 країнами-членами цієї системи. До цього Україна використовувала агентські угоди з закордонними страховими компаніями, головним чином з країн Центральної Європи, такими як Польща, Словаччина та Чехія.

Початок 2000-х років відзначився значущим зростанням всіх сфер економіки України, а також банківського та страхового ринків, що призвело до помітного зростання добровільного майнового страхування. Іншими словами, страхування власників автотранспортних засобів стало більш поширеним через зростання автомобільного кредитування.

Система регулювання страхування власників автомобільних транспортних засобів може впливати на страхові компанії та національний страховий ринок як позитивно, так і негативно. Це вимагає балансу між регулюванням і дерегулюванням в цій сфері, з метою зниження тиску держави на страхові компанії. Оптимальна система регулювання страхової діяльності на національному рівні повинна враховувати і забезпечувати інтереси страхувальників і страховиків, а також приносити конкретні макроекономічні користі для країни. [54].

Аналізуючи історію розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні на основі історичних подій, можна виділити декілька періодів:

1. У першому періоді, з 1969 по 1985 рік, страхування транспортних засобів, що належать громадянам, почало розвиватися як добровільний вид страхування.

2. Другий період, від 1986 до 1990 року, був відзначений розвитком добровільного комбінованого страхування транспорту, водіїв і багажу.

3. У третьому періоді, з 1991 по 2005 рік, після набуття Україною незалежності, страхування транспорту наземного руху та відповідальності власників транспортних засобів перейшло на добровільну основу, а також отримало нові організаційно-правові форми.

4. З 2005 року і до сьогоднішнього часу триває четвертий період розвитку, які характеризуються обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Важливим моментом, який визначив якісні зміни в автотранспортному страхуванні і його включення до міжнародного рівня, було створення в 50-х роках XX століття міжнародної системи автомобільного страхування під назвою

"Зелена карта". Ця система надала автовласникам страховий захист поза межами їхньої країни проживання, а потерпілим особам гарантувала відшкодування збитків, завданих дорожньо-транспортними пригодами, які виникли через дії водіїв-нерезидентів.

Сучасний етап розвитку автотранспортного страхування, що триває нині, характеризується гармонізацією вимог та принципів обов'язкового автострахування, діяльністю механізмів забезпечення страхових виплат, соціалізацією автотранспортного страхування та активним впровадженням інтернет-технологій у його проведення.

1.2. Роль страхування автотранспортних засобів у рамках системи страхового захисту автотранспорту

Узагальнюючи, страхування та автострахування, як їх складові, сприяють економічному розвитку держави, результативній діяльності всіх галузей комерційної сфери та підвищенню рівня соціальної захищеності населення. Це підкреслює важливість розвитку різноманітних видів страхування в Україні, враховуючи зміни і трансформацію економіки країни.

Автотранспортне страхування є окремим сегментом страхової галузі, який активно розвивається. Розвиток страхування ризиків, пов'язаних з транспортом, тісно пов'язаний з швидким економічним ростом і значущими соціальними змінами в суспільстві. У науковій літературі, проте, відсутнє чітке визначення цього поняття. Таким чином, належить більш глибоко дослідити термін "страхування автотранспорту."

Страхування транспортних засобів означає покриття всіх ризиків, що виникають внаслідок володіння та використання транспортних засобів.

З об'єктивних причин поняття страхування та автострахування мають спільні об'єкти та відносини, які визначають клас об'єктів досвіду, оскільки друге поняття є невід'ємною частиною першого. Отже, об'єктом досвіду в автострахуванні є система економічних відносин, які включають в себе

створення, використання коштів та захист майнових інтересів. Однак специфіка автострахування полягає в його головному зв'язку із подібними об'єктами інших категорій, а саме у створенні спеціального грошового фонду для захисту майнових інтересів у випадку дорожньо-транспортних пригод та інших негативних подій, пов'язаних із володінням автотранспортом.

Розглядаючи складові категорії автотранспортного страхування, ми можемо сформулювати його таким чином: "Автотранспортне страхування представляє собою систему фінансових відносин, призначених для створення та використання спеціального фінансового резерву з метою захисту інтересів громадян, підприємств і організацій в умовах небажаних подій, пов'язаних з володінням та використанням автотранспортних засобів, через виплату страхового відшкодування."

Категорія автотранспортного страхування може бути розглянута з різних точок зору: системної, динамічної, континуально-дискретної та суб'єктивно-об'єктивної. Вона є системною, оскільки пронизує всі сфери фінансів. Національний рівень включає в себе обов'язкове страхування як важливу частину страхового процесу, а також контроль і нагляд за ринком страхування через уповноважений орган. У фінансовій сфері недержавних підприємств, страхування відображається як системний прояв, де підприємства та організації можуть виступати як страхувальники і страховики. Страхування транспортних засобів також перетинає кордони країни і має міжнародні аспекти, такі як участь у міжнародній системі автострахування "зелена карта". На фінансовому рівні, страховики вкладають кошти страхового резерву в збереження та зростання капіталу, що робить їх потенційними інвесторами. У фінансовому аспекті, сім'ї також взаємодіють з автострахуванням, оскільки вони є суб'єктами страхових відносин.

Автотранспортне страхування є сферою, яка постійно змінюється, тому її можна охарактеризувати як динамічну. Воно також має характер, що поєднує в собі елементи постійності та змінності, враховуючи часові та просторові аспекти,

а також умови функціонування різних учасників, таких як страховики, страхувальники і страхові посередники.

У цій сфері автотранспортного страхування ключову роль відіграють різні учасники, кожен з яких виконує свої функції та має свої особливості у забезпеченні своїх економічних інтересів. Страхування транспортних засобів має як суб'єктивний, так і об'єктивний характер, і воно впроваджується в економічну систему, яка визнається законами суспільства та економічними процесами, хоча оцінки умов страхування можуть варіювати в залежності від суб'єкта.

Автострахування відзначається великим різноманіттям об'єктів, які підлягають страхуванню. Під нього можуть підпадати різні транспортні засоби, існує декілька видів страхування, таких як страхування автотранспортних засобів, страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів на землі, страхування від нещасних випадків на транспорті, страхування вантажів та інше. Автотранспортне страхування є складним видом страхування, оскільки воно передбачає тісну взаємодію різних галузей страхування, таких як майнове, життєве та відповідальність.

Важливо також зауважити, що автотранспортне страхування не обмежується лише транспортними засобами, а може охоплювати інші об'єкти, такі як життя і здоров'я водіїв, обладнання, пов'язане з автотранспортом, що впливає на ефективність автотранспортного страхування."

Структура автотранспортного страхування відображена на рис.1.1

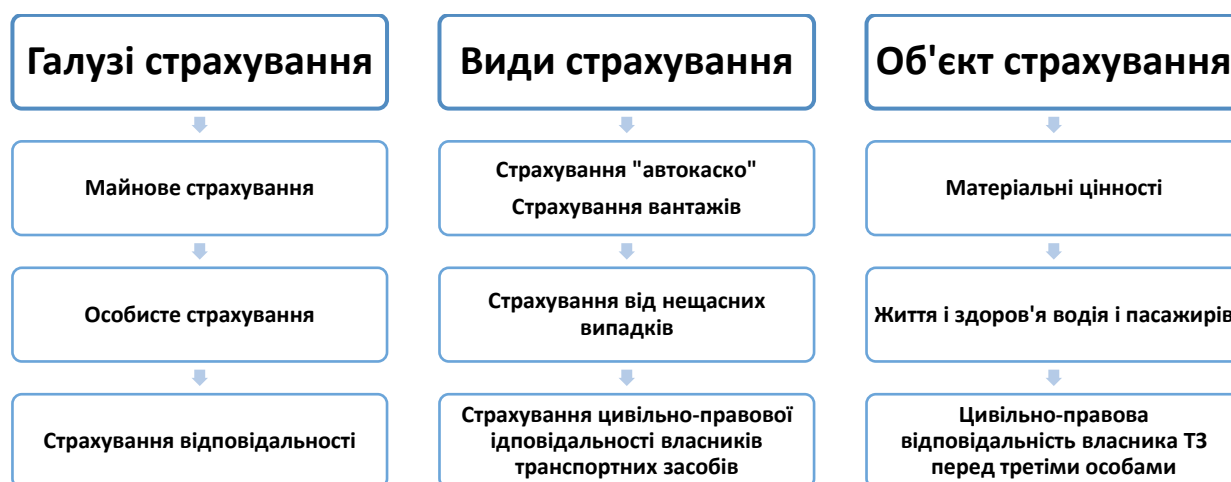


Рис.1.1. Структура автотранспортного страхування

Необхідно провести класифікацію страхування автотранспортних засобів для обґрунтування теоретичних основ, оцінки сучасного стану та визначення напрямків подальшого розвитку. Ця класифікація включає різні аспекти, такі як галузь страхування, статус страховика, об'єкти страхування, обов'язковість, організація, групи страхувальників, первинність, періодичність, спрямованість, страхове забезпечення, форма здійснення, відкритість, формування страхових резервів і управління ними, техніка обґрунтування страхових тарифів, коло страхувальників, види страхових виплат, визначення страхових сум, статті балансу, тривалість, характер страхових ризиків, вартість інтересу, характер внесків, характер виплат, традиційність, кратність і реальність. Зокрема, важливо детально розглянути класифікацію автотранспортного страхування, оскільки в українській науковій літературі і практиці існують різні підходи до виділення категорій цього виду страхування, такі як страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів для виїзду за кордон («Зелена картка»), страхування автомобіля КАСКО, страхування вантажів і страхування від нещасних випадків на транспорті. Крім цього, можуть бути розглянуті різні категорії ризиків, такі як пошкодження, знищення або викрадення транспортних засобів та додаткового обладнання, ризик нещасного випадку на дорозі, який може призвести до травм або загибелі, а також відповідальність перед третіми особами.

У країнах з розвинутою економікою існує інша система класифікації страхових послуг, яку можна назвати системою "зростаючих ризиків". Ця система передбачає поетапне збільшення відповідальності страховика при переході від одного виду страхування до іншого. З цієї системи випливає, що страхова послуга з більшим обсягом ризиків також включає в себе відповідальність страховика за послуги, які надаються в межах менших видів страхування.

Наприклад, відкривши страховий поліс, який надає захист від усіх можливих ризиків, пов'язаних з володінням та користуванням автотранспортним

засобом, страхувальнику не потрібно окремо страхувати цивільну відповідальність перед третіми особами, оскільки ці ризики вже включені в придбаний поліс.

Система "зростаючих ризиків" популярна в розвинених країнах, де клієнти страхових компаній вважають, що більш вигідно мати комплексний захист від фінансових втрат, ніж окремі страхові послуги з обмеженим обсягом ризиків. У країнах із менш розвиненою страховою культурою населення страхувальники частіше купляють лише окремі страхові послуги з обмеженим обсягом ризиків.

Крім того, крім класифікації видів автотранспортного страхування за різними категоріями, існує інша класифікація, яка враховує інші особливості. Наприклад, за юридичним статусом страховика виділяють такі форми організації: державне, комерційне і взаємне страхування. Ця класифікація зазвичай використовується для державного регулювання страхової діяльності, включаючи видачу ліцензій, ведення реєстру страхових компаній та контроль над їх діяльністю [29].

За статусом страхувальника визначається розподіл видів страхування в залежності від того, чи представляє страховик інтереси юридичних або фізичних осіб. Щодо форми автотранспортного страхування, його можна поділити на обов'язкове та добровільне. До числа добровільних видів автотранспортного страхування згідно із законодавством України включаються:

- страхування наземного транспорту (за винятком залізничного);
- страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту, включаючи відповідальність перевізника.

До обов'язкових видів автотранспортного страхування в Україні входить страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, а також міжнародне обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Зазвичай взаємовідносини між страхувальником і страховиком базуються на добровільних умовах і оформлюються договором страхування. Механізм обов'язкового страхування в Україні регулюється Законом України "Про

страхування" і ґрунтується на принципах незаперечності як для страхувальника, так і для страховика.

Основні принципи обов'язкового страхування в Україні включають:

- страхові відносини виникають на підставі закону;
- обов'язкове страхування застосовується автоматично до об'єктів, передбачених законом, і страхувальник має обов'язок страхувати їх, страховик не може відмовити у цьому;
- дія обов'язкового страхування поширюється навіть у випадку, коли страхові внески не сплачені, і в разі неплатоспроможності страхувальника страхові внески стягуються шляхом судового розгляду;
- обов'язкове страхування є постійним і діє протягом усього періоду користування страховим майном або виконання певних обов'язків;
- обов'язкове страхування регулюється щодо страхового покриття.

Добровільна форма страхування, зазвичай, ґрунтується на таких принципах:

- вона ґрунтується на добровільних засадах, закон визначає об'єкти, які підлягають добровільному страхуванню, і загальні умови страхування, а конкретні умови визначаються правилами страхування, які розробляються страховиком для кожного виду страхування;
- страхувальники добровільно беруть участь у страхуванні, і страховик не може відмовити в страхуванні об'єкта, якщо волевиявлення страхувальника не суперечить законодавству та умовам страхування. Такий принцип передбачає укладення договору страхування на перше прохання страхувальника;
- добровільне страхування має вибірковий обхват, оскільки не всі страхувальники вважають його необхідним;
- дія добровільного страхування обмежена строком, вказаним у договорі, і безперервність добровільного страхування забезпечується шляхом укладення нового договору на новий строк.

Виділивши основні принципи реалізації обов'язкового та добровільного страхування, ми можемо вказати деякі схожі та відмінні характеристики. Обидва

види страхування спираються на дотримання відповідних законодавчих норм у державі. Важливі аспекти обов'язкового страхування заздалегідь визначаються законодавчими актами, тоді як для добровільного страхування регулювання стосується лише загальних умов.

Здебільшого, відносини між страхувальником і страховиком у добровільному страхуванні базуються на домовій основі і визначаються через укладений договір страхування. Добровільне страхування передбачає, що всі важливі аспекти договору страхування визначаються тільки за взаємною згодою сторін. Договір страхування укладається відповідно до правил страхування, які визначають умови страхування, на основі яких формується договір страхування. Правила страхування є одним з ключових документів страхової компанії, оскільки вони розробляються для кожного виду страхування окремо і підлягають реєстрації у відповідному регулюючому органі при видачі ліцензії на здійснення певного виду страхування. Страхувальник має можливість обрати найбільш прийнятний для нього вид страхування, оскільки правила виконання одного і того ж виду страхування можуть суттєво відрізнятися в різних страхових компаніях.

Діяльність державного регулювання у сфері страхування в основному обумовлена формуванням оптимальної системи страхового захисту на основі раціонального використання можливостей обов'язкового та добровільного страхування.

Автотранспортне страхування має значний вплив на розвиток страхового ринку загалом і сприяє соціально-економічному розвитку країни. Основні теоретичні принципи будь-якого виду страхування включають аналіз економічної природи, змісту та форм страхування, характерних ознак страхування як економічної категорії, норм та функцій страхування.

Важливо відзначити, що ознаки класифікації автотранспортного страхування виокремлюються як через його специфічне теоретичне розуміння, так і загальні атрибути страхування як виду діяльності. Автотранспортне страхування як економічна категорія має складну багатопланову природу,

оскільки воно взаємодіє з іншими економічними категоріями, такими як страхування, фінанси, кредит, інвестиційна діяльність і т. д., і може бути визначено як система економічних відносин, пов'язаних із створенням та використанням спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств і організацій у випадку виникнення певних небажаних подій, пов'язаних із експлуатацією автотранспортних засобів, шляхом виплати страхового відшкодування.

1.3. Актуальність та сутність страхування автотранспорту

Страховий ринок України віддзеркалює політичні, соціальні та економічні процеси, що відбуваються в країні, а також є платформою для впровадження сучасних страхових продуктів світового рівня, які відповідають найвищим стандартам якості та технічної безпеки. Оскільки на ринку існують глобально відомі страхові компанії, такі як АНА, UNIQA, PZU, VIG та інші, конкуренція на ньому впливає на позиції українських страхових компаній і споживачів страхових послуг. Останні повинні розуміти та враховувати нові критерії при виборі страхових послуг, включаючи ціноутворення та індивідуальні методи оцінки ризиків. За висновками експертів, які працюють у галузі автострахування в Україні, рівень інформованості страхувальників про види та умови страхування є недостатньо високим.

Серед клієнтів можна виділити наступні категорії:

1. Клієнти зі значним досвідом у страхуванні, які вже отримували виплати в разі збитків. Це особи, які добре орієнтовані у справах страхування і приділяють перевагу впевненості в страховику та його політиці виплат над вартістю послуги.
2. Клієнти, які укладають договір КАСКО вперше, зазвичай у зв'язку з придбанням авто на кредит. Вони мають обмежений досвід і складно самостійно вибирати страховика та послугу. Для них страхування вважається обов'язковою

умовою кредитування, але серед них є ті, хто розуміє важливість страхового захисту.

3. Клієнти, які звертаються до страхового брокера для укладення договору страхування. У цій категорії можна виділити підгрупи:

а) Досвідчені клієнти, які чітко формулюють свої вимоги до брокера щодо змісту та умов договору. Зазвичай це ті, хто має досвід негативного співробітництва зі страховиками та шукає професійну допомогу.

б) Клієнти, які звертаються до брокера з метою швидко та ефективно отримати страховий договір, з мінімальними витратами зусиль.

Страховий ринок України віддзеркалює політичні, соціальні і економічні процеси в державі, а також є місцем, де впроваджуються передові світові страхові продукти високої якості та технічної безпеки. Враховуючи наявність на ринку провідних світових страхових компаній, таких як АНА, UNIQA, PZU, VIG і інші, українські страхові компанії та споживачі послуг повинні адаптуватися до нових принципів вибору страхових послуг, враховуючи різні рівні цін, індивідуалізовані методи оцінки ризиків та інші аспекти.

За спостереженнями експертів, які працюють у сфері автострахування в Україні, рівень інформованості страхувальників щодо змісту, видів та умов страхування загалом є недостатньо високим. Усіх клієнтів можна поділити на такі умовні групи:

Клієнти, які вже мають досвід у сфері страхування та отримували компенсацію за збитки. Ця категорія страхувальників зазвичай виявляє більший рівень експертності, оскільки вони надають перевагу впевненості в діях страхової компанії та її політиці виплат, а не лише ціні.

Клієнти, які вперше укладають договір КАСКО у зв'язку з обов'язковістю, наприклад, при купівлі авто в кредит. Ця група страхувальників практично не має можливості самостійно обирати страхову компанію та послугу, оскільки страхування є вимогою кредиту. Тут можна зустріти осіб, які мають певний рівень експертизи в питаннях страхового захисту.

Клієнти, які користуються послугами страхового брокера для укладення договору страхування. В цій групі можна виділити дві підкатегорії:

а) Досвідчені клієнти, які чітко визначають завдання брокера щодо вмісту та умов договору. Зазвичай, це ті особи, які мали негативний досвід співпраці зі страховою компанією у минулому та тепер віддають перевагу брокерові.

б) Клієнти, які звертаються до брокера з метою швидкого та ефективного укладання договору страхування.

Загалом, щоб визначити позицію КАСКО на страховому ринку України та оцінити її привабливість для споживачів, потрібно дослідити вплив зовнішніх чинників на ринок автострахування, вимоги до встановлення страхових тарифів, умови угод, тощо. При цьому важливо враховувати конкретні обставини, які визначають споживчі пріоритети фізичних осіб, особливо в умовах нестабільної економічної ситуації в державі. Інноваційні процеси в галузі страхування прискорюють зміну свідомості споживачів щодо послуг, які все частіше надаються на віртуальних ринках. Вивчення цих змін у технологіях страхування для нового тисячоліття буде цікавим, особливо в порівнянні зі змінами в інтересах страхувальників на початку історії КАСКО та сьогодні.

Світова історія КАСКО починається з часів виникнення перших автомобілів і усвідомлення шкоди, яку вони можуть завдати. З розвитком автомобільної промисловості з'явилися страхові продукти для захисту від ризиків експлуатації автотранспорту. Глобалізація економіки, розвиток міжнародних відносин, створення безвізових зон та інші чинники сприяють впровадженню національних стандартів страхування, які привабливі для учасників страхових відносин. Загалом, можна зазначити, що це стосується не лише КАСКО, але і більшості інших видів страхового захисту, які базуються на правовій основі окремих країн.

Ця особливість пояснюється відсутністю міжнародних правових норм, що регулюють страхування КАСКО, оскільки воно базується на приватних майнових інтересах власників транспортних засобів.

На сьогоднішній день в Україні існує понад 9,2 мільйона транспортних засобів, включаючи 6,9 мільйонів легкових автомобілів, 250 тисяч автобусів, 1,3 мільйона вантажних автомобілів та понад 840 тисяч легкових автомобілів. Ця структура ринку страхування свідчить про значну кількість зацікавлених сторін, проте нам досі невідомі певні аспекти, такі як вік автомобілів, власність, географічне розташування тощо, які впливають на можливості та умови їх страхування [27, с. 2].

Збільшення кількості автотранспортних засобів призводить до зростання кількості ДТП, що є негативним явищем. Україна наразі має високий рівень небезпеки на дорогах за різними рейтингами. За даними Патрульної поліції України за 2021 рік відзначено 190 746 дорожньо-транспортних пригод, включаючи 24 521 ДТП з потерпілими. Порівняно з 2020 роком загальна кількість ДТП зросла на 22 639 випадків, або на 14%. Крім того, кількість ДТП з потерпілими зменшилась приблизно на 6%, кількість загиблих у ДТП зменшилась на 9%, а кількість травмованих осіб скоротилась на 7%. Також в 2021 році відзначено зниження частки ДТП з потерпілими у відсотках до загальної кількості ДТП на 2,6 відсотка.

У звіті Патрульної поліції про діяльність у 2021 році зазначено, що у цей період було введено в експлуатацію декілька спеціалізованих автомобілів для реєстрації порушень правил дорожнього руху. Це допомогло покращити безпеку на дорогах України.



Рис. 1.2. Динаміка аварійності за участю автотранспорту в Україні за 2010-2021 рр.

Джерело: розрахунки автора на основі даних [11]

Як можна бачити з інформації на рисунку 1.2, максимальне число дорожньо-транспортних подій було зафіксоване у 2010 році і становило 204,097 випадків. Загалом, кількість подій, які трапилися під час руху автотранспортних засобів і призвели до матеріальних збитків або постраждалих осіб, значно скоротилася у період 2014-2015 років. Однак у період 2018-2020 років спостерігається значне зростання як загальної кількості ДТП, так і тих, де є постраждалі.

У 2015 році було досягнуто показника, коли питома вага ДТП з постраждалими відносно загальної кількості дорожньо-транспортних подій становила 18,9%.

Високий рівень аварійності призводить до серйозних збитків для фізичних і юридичних осіб, а також для життя і здоров'я. Головною метою страхування автотранспортних засобів є вирішення проблеми компенсації збитків, завданих постраждалим під час користування транспортними засобами.

У зв'язку зі зростанням автомобілізації, інтенсивним рухом на автодорогах і збільшенням кількості дорожньо-транспортних подій та постраждалих, дослідження питань функціонування та розвитку страхування автотранспортних засобів залишається актуальним [14].

Загалом, 66% всіх страхових випадків за договорами КАСКО становлять події, що спричинені ДТП [11].

За структурою основних причин дорожньо-транспортних пригод у 2021 році (рисунок 1.3), найпоширенішими є:

- Недотримання правил маневрування - 42%
- Перевищення безпечної швидкості - майже 23%
- Недотримання дистанції - 18%

Найменший внесок в структурі подій складають ДТП, що спричинені порушеннями правил проїзду перехресть: 7%, і керуванням транспортним засобом у стані сп'яніння - 3%.

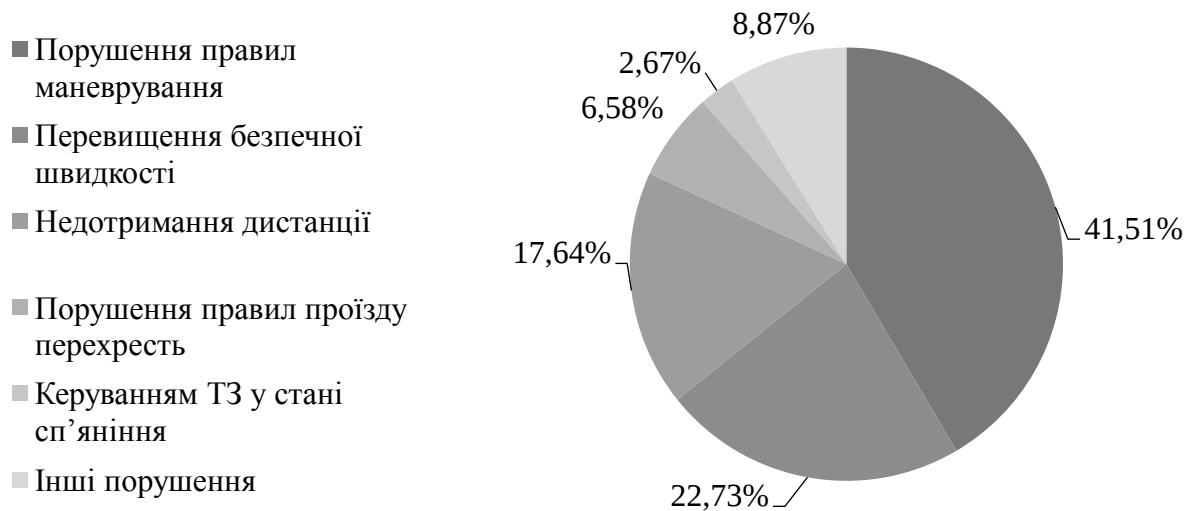


Рис. 1.3. Основні причини ДТП з постраждалими в Україні у 2021 р.

Джерело: розрахунки автора на основі даних [11]

Також, у контексті страхування КАСКО, враховуються вимоги законодавства, традиції страхового бізнесу, загальні та індивідуальні потреби клієнтів. У більшості розвинених країн зі значним ступенем конкуренції на страхових ринках проводять дослідження щодо поведінки власників автомобілів не лише загалом, але і в залежності від марки автомобілів. Це дозволяє встановити зв'язок між частотою ДТП та марками автомобілів, наприклад, у Німеччині було виявлено, що власники автомобілів Fiat та Skoda є найобережнішими, оскільки частка ДТП від загальної кількості випадків складає 4,6%, в порівнянні з Mercedes (5,4%) та BMW (5,2%). Також важливі дані стосовно страхових компаній, регіонів, днів тижня та сезонів року. Ці відомості надають можливість страховим компаніям обґрунтовувати страхові тарифи та встановлювати обмеження в умовах страхування для конкретних клієнтів.

Виникає ще один парадокс: страхові компанії бажають залучити автовласників, які принесли б низькі збитки від страховки. Це призвело до зниження страхових тарифів, але при цьому збільшило витрати, оскільки база даних враховує всі аспекти індивідуального ризику. Це означає потребу в розробці та впровадженні нових методик ідентифікації, сегментації та оцінки ризику. Водночас це може викликати деяке невдоволення клієнтів стосовно

надмірного контролю над їхніми особистими даними, що може мати негативний вплив та сприяти зростанню шахрайської діяльності.

Страхові компанії надають відповідні страхові умови, включаючи покриття ризиків та франшизи, в рамках своєї тарифної політики. Які продукти КАСКО обирають споживачі серед багатьох існуючих на ринку? Які пропозиції привабливі для українських страхувальників?

Сегментація інтересів у страхуванні КАСКО залежить від кількох факторів:

1. Вік автомобіля:

1.1. Автомобілі, які є новими (вік до 2 років), стають об'єктом страхування за КАСКО через їх високу вартість. Для страхувальника, основний ризик тут - це угон, і він зазвичай бажає мати страхування без франшизи. Навіть за наявності додаткових витрат, такий страховий контракт надзвичайно привабливий для клієнта. Ризики пошкодження від ДТП та інших факторів також існують, але вартість їх покриття може бути меншою, ніж вартість автомобіля.

1.2. Автомобілі з віком експлуатації від 3 до 5 років більше привабливі для покриття збитків від ДТП та інших подій. Визначальним фактором у виборі умов страхування для таких автомобілів є фактична вартість авто, розмір франшизи та умови відновлення після страхового випадку. Визначення справжньої вартості має велике значення для розміру відшкодування збитку автомобілю. Ризик "викрадення" також впливає на вибір страхового покриття та стає важливим фактором, оскільки він значно перевищує інші ризики, але з часом зменшується зручність страхування цього ризику.

1.3. Автомобілі, які експлуатуються понад 5 років, втрачають свою вартість майже вдвічі, згідно з методикою оцінки страхових компаній. Коефіцієнт залишкової вартості автомобілів на шостому році експлуатації становить 32%, тобто можлива компенсація за страховим випадком лише третина вартості автомобіля. Для привертання клієнтів до КАСКО в цьому сегменті страхування, пропонуються певні пільги та умови страхування. Проте сума компенсації може не задовольнити страхувальника, особливо якщо для

ремонту автомобіля потрібно придбати нові запчастини. Враховуючи той факт, що більшість автомобілів є іноземного виробництва, а запчастини для них придбаються в іноземній валюті, вартість ремонту може бути великою. Якщо страхувальник підписує договір КАСКО за пропорційною системою, його премія також зменшується відповідно.

II. Умови страхування представляють собою найскладніший аспект оцінки привабливості з точки зору страхувальника, оскільки фактори, які порівнюються, мають різні параметри та характеристики, навіть сама формулювання ризику має відмінності в змісті. Порівнюючи зміст ризиків та їх назв, ми можемо визначити їхню схожість, але потрібно брати до уваги виключення, які вказані в Правилах страхування кожної компанії, і які можуть суттєво обмежувати обсяг страхового покриття для кожного ризику. Оцінку цих виключень навіть для страхових фахівців може бути складно провести, і страхувальники розуміють роль таких обмежень лише тоді, коли стикаються з ними при розгляді виплати страхового відшкодування або отримують відмову в її здійсненні.

Серед найпоширеніших виключень можна виділити такі:

1. Події, які загальноприйнято не підлягають страховому покриттю, такі як війна, військові конфлікти, громадянські заворушення, ядерні реакції (тобто форс-мажорні обставини).

2. Збитки, спричинені винною недбалістю або необережністю страхувальника або його представника.

3. Збитки, які виникають під час виконання діяльності, яка не передбачена і не вказана в договорі страхування (наприклад, таксі, участь в спортивних змаганнях, перевезення небезпечних матеріалів і предметів і т. д.).

Таким чином, перед клієнтом стоїть завдання вибрати той набір ризиків, який відповідає його потребам у страховому захисті та є більш привабливим, ніж пропозиції конкурентів. Аналіз такого вибору може бути складним для клієнтів, які не є фахівцями в галузі страхування. Зазвичай страхувальники використовують інформацію з Інтернет-джерел або отримують консультацію від

представника страхової компанії або іншої довіреної особи. В останні часи послуги страхових брокерів набувають популярності, оскільки вони можуть запропонувати бізнес-пропозиції від 3 до 5 страхових компаній і захистити інтереси клієнтів.

Надійність страхової компанії залежить від її фінансової стійкості та здатності виконувати свої зобов'язання перед клієнтами. Репутація страхової компанії в суспільстві, задоволеність клієнтів її послугами та рекомендації при підписанні договору та в разі розгляду страхових випадків є важливими показниками її надійності. Кількість страхових виплат за полісами КАСКО є одним з кількісних показників цієї оцінки.

Страхування ризиків автотранспорту є основою угод КАСКО, які відзначаються великою популярністю серед різних видів страхових послуг в країні, в першу чергу завдяки вираженому страховому інтересу клієнтів цієї послуги. Багато страхових компаній, особливо провідних та тих, що великими обсягами провадять діяльність, а також компаній з іноземним капіталом, мають значну частку у своєму портфелі договорів КАСКО.

Висновок до розділу 1

Страховий ринок України віддзеркалює політичні, соціальні і економічні процеси в державі, а також є місцем, де впроваджуються передові світові страхові продукти високої якості та технічної безпеки. Враховуючи наявність на ринку провідних світових страхових компаній, таких як АНА, UNIQA, PZU, VIG і інші, українські страхові компанії та споживачі послуг повинні адаптуватися до нових принципів вибору страхових послуг, враховуючи різні рівні цін, індивідуалізовані методи оцінки ризиків та інші аспекти.

У зв'язку зі зростанням автомобілізації, інтенсивним рухом на автодорогах і збільшенням кількості дорожньо-транспортних подій та постраждалих, дослідження питань функціонування та розвитку страхування автотранспортних засобів залишається актуальним.

РОЗДІЛ 2

СТАН РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

2.1. Оцінка ключових показників розвитку страхування автотранспорту

Однією з ключових галузей в українській економіці є фінансовий сектор, і до нього відноситься страховий ринок. Ефективне функціонування страхового ринку має вирішальне значення для розвитку національної економіки, підвищення рівня життя та безпеки громадян.

До початку світової фінансової кризи страхова галузь в Україні була в активному стані: кількість учасників страхового ринку стрімко збільшувалася, активи страхових компаній росли, обсяги страхових премій та виплат зростали, і інтерес страхувальників зростав. Зміни в зовнішньому середовищі, зокрема світова фінансова криза, негативно позначилися на страховому ринку України.

Згідно з Розпорядженням Нацкомфінпослуг від 31.08.2017 № 3631 від 07.02.2018 року, власники наземних транспортних засобів отримали можливість укладати договори обов'язкового страхування цивільної відповідальності перед третіми особами онлайн [38]. Моторно-транспортне страхове бюро України затвердило основні кроки для отримання електронного полісу:

- 1) Вибір страхової компанії з переліку рекомендованих.
- 2) Визначення способу укладення онлайн страхового договору, що може включати самостійне укладення на веб-сайті страховика, консультацію зі страховим агентом або звернення в офіс компанії.
- 3) Вказання необхідних даних для укладення договору через спеціальні ресурси на веб-сайті страхової компанії.
- 4) Аргументування бажання від страхової компанії створити електронний страховий договір.
- 5) Супровід процесу реєстрації договору в централізованій базі даних Моторно-транспортного страхового бюро України.

6) Підписання полісу та отримання демонстраційного варіанту договору від страхової компанії [32].

За даними статистики страхової компанії "ПЗУ Україна", автострахування має найбільше випадки з автомобілями білого, сірого та чорного кольорів, в той час як автомобілі жовтого, зеленого та бежевого кольорів рідко призводять до страхових виплат.

Для всебічного аналізу розвитку автострахування в Україні, були розглянуті такі фактори: страхові премії та виплати, їхні зміни з часом.

Автострахування є провідним сегментом на страховому ринку України, і в четвертому кварталі 2021 року воно складало 37% загального обсягу страхових премій з абсолютним значенням 11 532,8 мільйонів гривень. Значний обсяг страхування авто в Україні пояснюється високою вартістю майна, яке страхується, його ремонтом і обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності транспортних засобів.

Автострахування також вигідне для страхувальників як засіб самостійного захисту свого транспортного засобу від пошкоджень. У структурі виплат страхових виплат автострахування складає 49% від усіх виплат, загальна сума становить 6 583,6 мільйона гривень [23, с. 86].

Таблиця 2.1.

Аналіз основних показників функціонування страхових компаній, що займаються страхуванням автотранспорту (КАСКО), в Україні за перше півріччя 2020-2022 років

ВИД СТРАХУ- ВАННЯ	Страхові премії, млн. грн.			Страхові виплати, млн. грн.			Рівень страхових виплат, %		
	<i>I п.. 2020</i>	<i>I п. 2021</i>	<i>I п.. 2022</i>	<i>I п.. 2020</i>	<i>I п.. 2021</i>	<i>I п.. 2022</i>	<i>I п.. 2020</i>	<i>I п.. 2021</i>	<i>I п.. 2022</i>
КАСКО	3377,1	4492,6	2973,0	1622,3	2188,7	1642,3	48,0	48,7	55,2

Джерело: складено автором на основі даних [11]

У відношенні до страхових премій та страхових виплат за розглянутий період спостерігається непостійна тенденція. Наприклад, у першому півріччі

2021 року ці показники склали 4492,6 млн грн та 2188,7 млн грн відповідно. Що стосується січня-лютого 2022 року, то зауважується зниження страхових премій до 2973,0 млн грн та страхових виплат до 1642,3 млн грн. Рівень страхових виплат за цей період коливається в діапазоні від 48% до 55,2%.

Таблиця 2.2.

**Аналіз ключових показників діяльності страхових компаній у сфері
обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників
транспортних засобів на території України протягом першого півріччя
2020-2022 років**

ВИД СТРАХУ- ВАННЯ	Страхові премії, млн. грн.			Страхові виплати, млн. грн.			Рівень страхових виплат, %		
	<i>І п.. 2020</i>	<i>І п.. 2021</i>	<i>І п.. 2022</i>	<i>І п.. 2020</i>	<i>І п.. 2021</i>	<i>І п.. 2022</i>	<i>І п.. 2020</i>	<i>І п.. 2021</i>	<i>І п.. 2022</i>
ОСЦПВ	2367,7	2694,6	2356,4	1067,1	1422,5	112,8	45,1	52,8	60,3

Джерело: складено автором на основі даних [11]

Щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, важливо зауважити, що в першому півріччі 2022 року спостерігається негативна тенденція. Страхові премії становили 2356,4 млн гривень, а страхові виплати – 112,8 млн гривень. Рівень страхових виплат суттєво зрос до 60,3% зі значення 45,1%.

Згідно з наведеними даними у таблиці 2.3, слід відзначити, що протягом першого півріччя 2022 року обсяг страхових премій для "Зеленої карти" збільшився до 1431,2 млн гривень, при цьому страхові виплати зменшилися з 394,4 млн гривень в першому півріччі 2020 року до 247,3 млн гривень в першому півріччі 2022 року. Рівень страхових виплат також відмічено зменшення з 61,9% до 17,3%.

Таблиця 2.3.

**Оцінка основних результатів функціонування страхових компаній у
глобальному сегменті обов'язкового страхування цивільної
відповідальності через «Зелену карту» протягом першої половини 2020-
2022 років**

ВИД СТРАХУ- ВАННЯ	Страхові премії, млн. грн.			Страхові виплати, млн. грн.			Рівень страхових виплат, %		
	І п.. 2020	І п.. 2021	І п.. 2022	І п.. 2020	І п.. 2021	І п.. 2022	І п.. 2020	І п.. 2021	І п.. 2022
«Зелена карта»	636,3	885,2	1431,2	394,4	278,0	247,3	61,9	31,4	17,3

Джерело: складено автором на основі даних [11]

Додатковою ключовою причиною у збільшенні сум валових страхових внесків є підвищення довіри страхувальників, що виникає внаслідок адаптації страхових компаній до високого рівня конкуренції на ринку, змін у попиті населення, впровадження карантинних обмежень та розвитку інформаційних технологій.

Для визначення темпів розвитку автострахування в нашій країні, ми провели аналіз динаміки валових страхових внесків та виплати компенсацій за збитки (див. рис. 2.1 та рис. 2.2).:

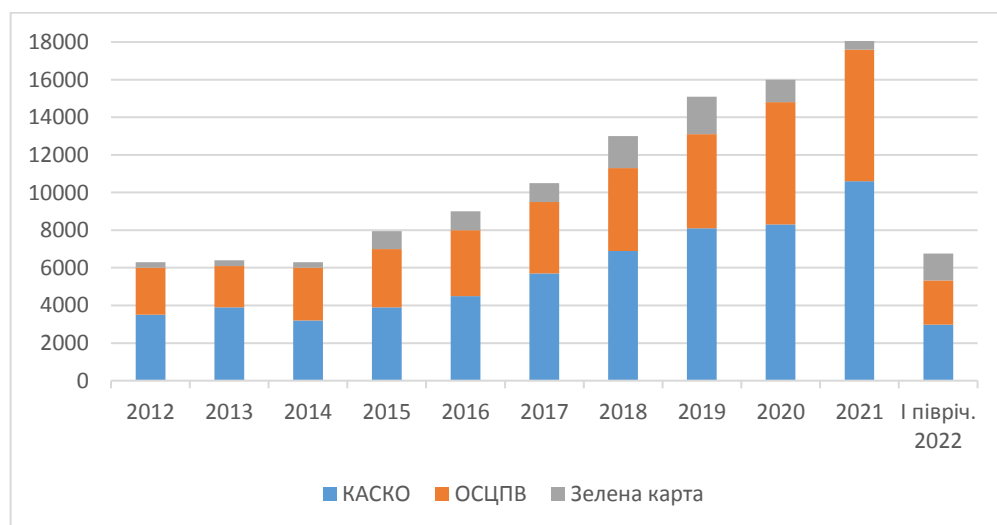


Рис.2.1. Динаміка валових страхових премій за видами страхування автотранспортних засобів в Україні за 2012 - I півріччя 2022 рр.

Джерело: складено автором на основі даних [11]

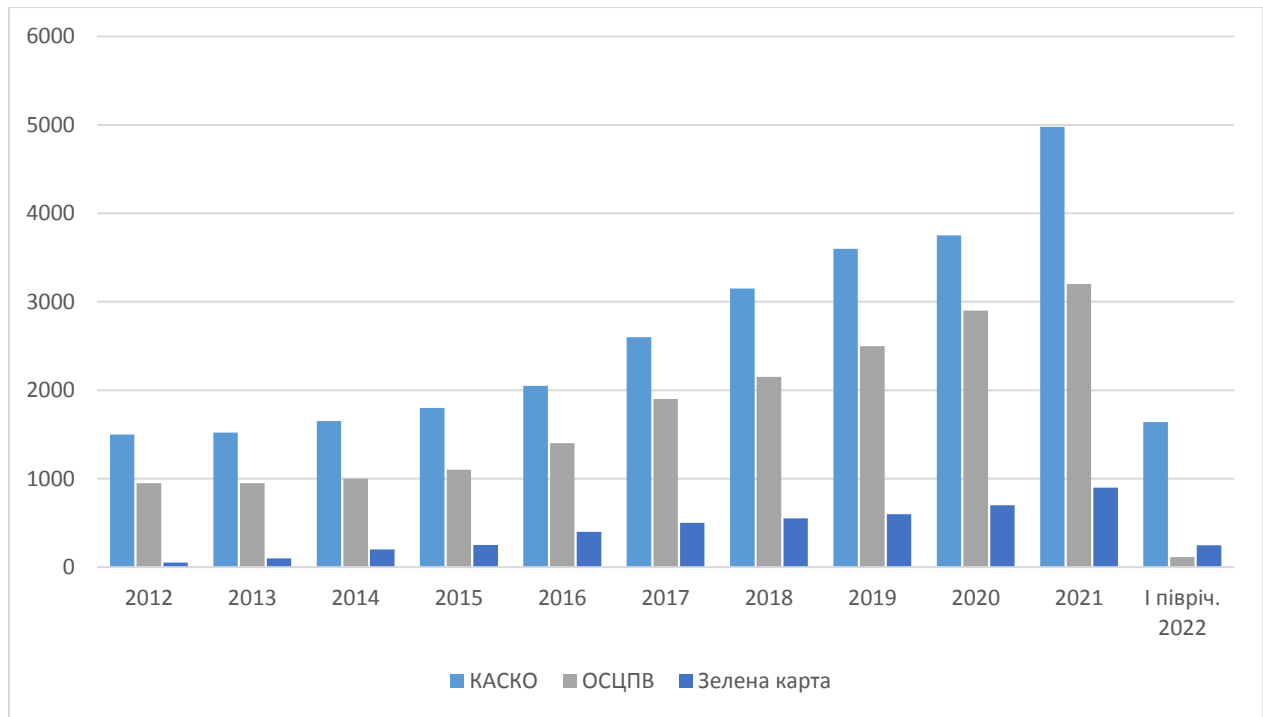


Рис.2.2.Динаміка валових страхових виплат за видами страхування автотранспортних засобів В Україні за 2012 - I півріччя 2022 рр.

Джерело: складено автором на основі даних [11]

Протягом 2012-2021 років відбулося значне зростання загальних виплат за страхуванням автотранспортних засобів, такі як страхування авто за системою КАСКО на 154,71% (2 284,7 мільйона гривень), страхування обов'язкової страхової цивільної відповідальності перед пасажирями та вантажем (ОСЦПВ) збільшилося на 200,66% або 1913,9 мільйона гривень, і страхування "Зелена карта" показало найвищий ріст на 725,64% (622,6 мільйона гривень) [5, с. 184].

У структурі страхових премій та виплат за страхування автотранспорту, страхування наземного транспорту (авто за системою КАСКО) складає 54,5% на початку та 55,33% в кінці вересня 2021 року відповідно. Щодо страхових премій, частка авто КАСКО зросла на 2,76 відсоткових пунктів, і щодо виплат страхувальником збільшилася на 4,1%. ОСЦПВ має частку 35,67% та 37,90% відповідно, і страхування цивільно-правової відповідальності показує негативну динаміку зі зменшенням частки (скороченням на 3,79 та 0,61 відсоткових пунктів відповідно). Страхування "Зелена карта" має невелике зростання в частці страхових платежів – 1,03%, але має зниження частки в загальних страхових виплатах на 3,48 відсоткових пунктів.

У зв'язку з воєнним станом в Україні, у першому півріччі 2022 року, порівняно з першим півріччям 2021 року, загальні страхові премії зменшилися майже на третину (-28%). Загальні страхові виплати також помірно знизилися на 32% в цьому періоді. Зменшенню обсягів страхових відшкодувань сприяло також зменшення кількості поданих заявок на страхування обов'язкової страхової цивільної відповідальності перед пасажирями та вантажем та страхування КАСКО. Динаміка цих показників за останні чотири квартали показує, що найбільше зменшення обсягів діяльності відбулося в кінці першого кварталу 2022 року. У другому кварталі спад продовжився, але був меншим за інші періоди - страхові компанії зуміли організувати та вдосконалити свою роботу в умовах воєнного стану.

Основні показники страхування обов'язкової страхової цивільної відповідальності перед пасажирями та вантажем автотранспортних засобів упродовж першого кварталу 2021-2022 років представлені в таблиці 2.4.

Таблиця 2.4.

Основні показники обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту за внутрішніми договорами протягом I кварталу 2021-2022 рр.

Показники	I кв. 2021 р.	I кв. 2022 р.	Приріст, %
Кількість договорів, що розпочали дію, шт.	1913142	1390370	-27,33
в т.ч. електронних договорів страхування, шт.	877743	731487	-16,66
Сума нарахованих страхових платежів, млн. грн.	1469,67	1262,65	-14,09
в т.ч. за електронними договорами страхування, млн. грн.	744,35	743,49	-0,11
Кількість вимог, врегульованих шляхом виплати страхового відшкодування, шт.	42763	31560	-26,20
в т.ч. врегульованих з використанням «євро протоколу», шт.	15450	12343	-20,11
Нарахована сума страхового відшкодування, за врегульованими вимогами, млн. грн.	861,89	701,10	18,66
в т.ч. за врегульованими з використанням «євро протоколу», млн. грн.	162,34	162,34	-11,34

Як вже вказано, ОСЦПВ є страхуванням відповідальності водія перед іншими учасниками дорожнього руху, при цьому потерпіла особа отримує страхову виплату, а не страхувальник. Закон України вимагає обов'язкового

дотримання укладення полісу обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, і порушення цього обов'язку є адміністративним правопорушенням, за яке передбачено штраф у розмірі 425 гривень [19, с. 160].

Ураховуючи характер обов'язковості цього виду страхування та його соціальне значення, важливим є аналіз тенденцій у сфері ОСЦПВ.

Протягом періоду, який було проаналізовано, можна помітити погіршення практично за всіма показниками обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту. Середній негативний ріст за всіма цими показниками складає -16%. Збільшення спостерігається лише за сумою страхового відшкодування, де позитивна зміна становить 18,66%. Максимальне зменшення було зафіксоване щодо кількості нових укладених договорів, яких на кінець першого кварталу 2022 року було 1 390 370 штук, що представляє спад на 27,33%, і значущо скоротилася кількість вимог, що були розглянуті з можливістю виплати страхового відшкодування (-26,22%).

Різке зниження абсолютних значень ОСЦПВ призвело великою мірою до російського вторгнення на територію України, яке сталося 24 лютого 2022 року. На кінець першого кварталу 2022 року тільки 89% страхових компаній продовжують свою діяльність та вчасно виконують свої зобов'язання щодо виплат страхового відшкодування. Взагалі галузь страхування зазнає значних втрат через війну в Україні, що викликало скорочення обсягів продажів, збільшення запитів на відстрочку страхових внесків та розірвання договорів.

Отже, галузь українського автострахування на даний момент розвивається досить активно, і спостерігаються позитивні зміни завдяки впровадженню нової системи страхування та покращенню якісних показників, таких як розмір страхових внесків і виплати.

З огляду на збільшення кількості укладених договорів страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту, зростання обсягів премій та виплат щороку, галузь страхування автотранспорту в Україні демонструє значні перспективи для подальшого розвитку. Проте зі збільшенням кількості автотранспортних засобів, посилюється ймовірність ДТП, і в 2021 році

було зафіксовано рекордну кількість подій, що сталося вперше за останні 7 років. Практично всі показники зростання обсягів страхових виплат в різних видах автотранспортного страхування мають позитивну динаміку, окрім договорів "Зелена карта". Серед страхових компаній "Арсенал страхування", "Уніка" та "УСГ" зберегли свої лідерські позиції на ринку, і всі ці компанії спостерігали за швидким зростанням валових страхових премій станом на 30 вересня 2021 року. Вплив війни в Україні негативно вплинув на ключові показники обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспорту, зменшивши їх на майже 16%. Для сталого розвитку ринку автострахування в Україні, важливим стане перегляд тарифної політики страхових компаній, впровадження інформаційних систем для інформування споживачів про стан ринку та підвищення ролі страхових брокерів у цій галузі.

2.2. Розгляд діяльності страхових компаній у аспекті автотранспортного страхування

КАСКО - це добровільне страхування, спрямоване на захист майнових інтересів клієнта, пов'язаних з володінням, використанням та обслуговуванням транспортних засобів і додаткового обладнання. Вартість і тарифи для КАСКО визначаються відповідно до умов договору і характеристик страхувальника та страхуваного об'єкта, таких як марка, модель, вартість і рік випуску автомобіля, водійський стаж тощо.

Договори КАСКО надають покриття для різних ризиків, включаючи ДТП, викрадення, крадіжку, пожежу, стихійні природні катастрофи, шкоду від нападу тварин, падіння предметів та додаткове обладнання (повне КАСКО).

Умови страхування можуть змінюватися під час воєнного конфлікту, наприклад, змінюється географія обслуговування. Проте компанія прийняла заходи для спрощення процедур для клієнтів, такі як застосування Європротоколу навіть у випадках, коли раніше була необхідна присутність поліції.

Компанія не вводила жодних обмежень або ускладнень для клієнтів у цей важкий час. Навіть більше, вона розширила деякі умови страхування, які не були характерні для стандартних договорів, такі як можливість вирішення завданої шкоди без участі поліції та регулювання ситуації на основі копій документів тощо.

Ця ініціатива була високо оцінена клієнтами в умовах воєнного конфлікту, і рівень задоволеності послугою КАСКО досяг максимального показника 96% протягом трьох місяців війни.

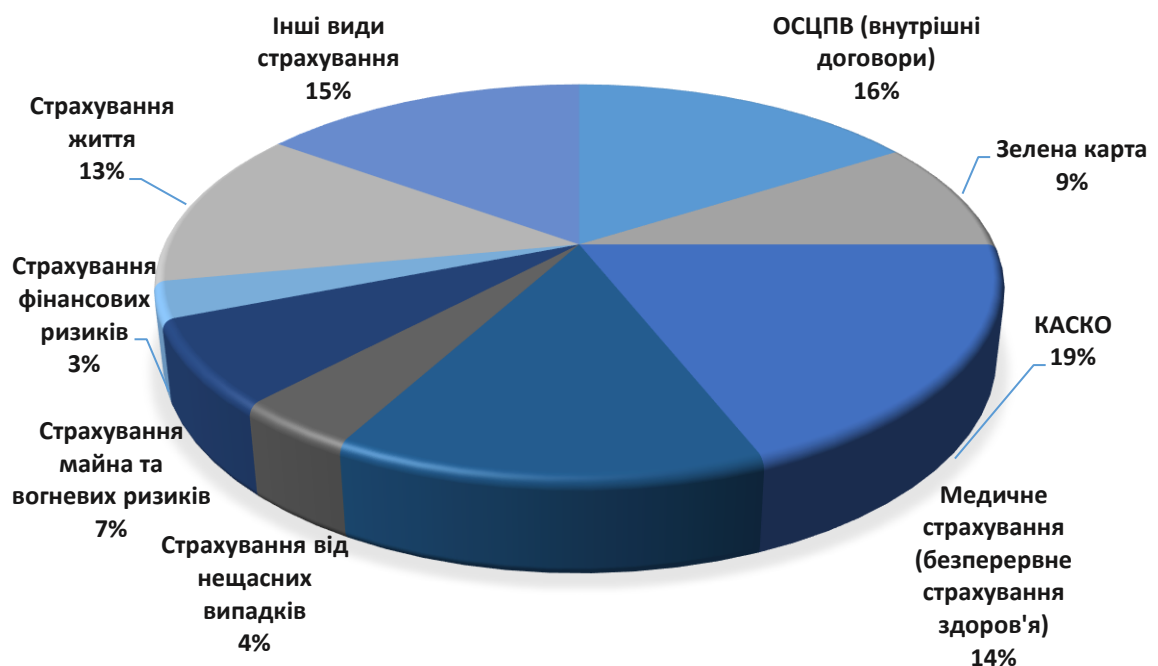


Рис. 2.3. Аналіз обсягу страхових премій за видами страхування в Україні протягом першого півріччя 2022 року відображає структуру страхового портфеля

Джерело: складено автором на основі даних [11].

Протягом першого півріччя 2022 року автострахування (ОСЦПВ, Зелена картка, КАСКО) знову зайняло 44% від загальних страхових премій, як це завжди мало місце. Однак, під час військової агресії, частка цих видів страхування в структурі страхового портфеля значно зросла порівняно з попереднім роком (36%), оскільки попит на страхування автотранспортних

засобів залишився актуальним і навіть збільшився у період військових дій.

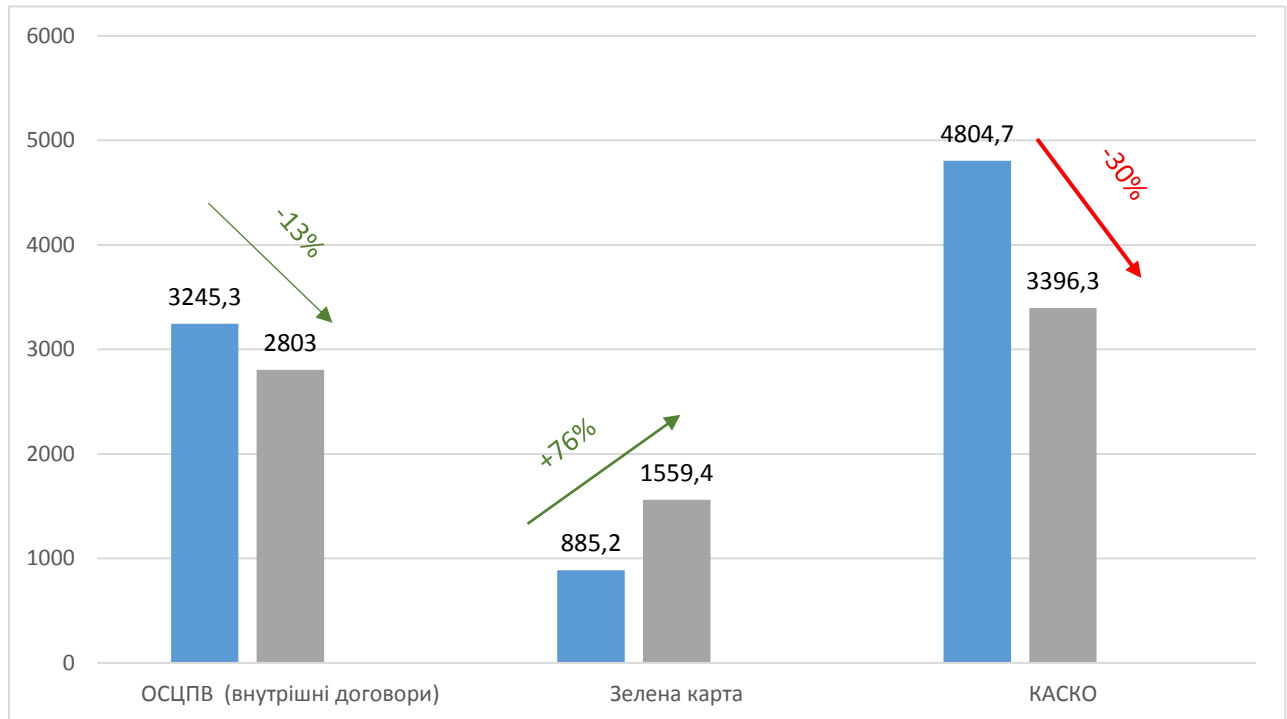


Рис. 2.4. Структура страхового портфеля за видами автотранспортного страхування в Україні у I півріччі 2021-2022 рр.

Джерело: складено автором на основі даних [11].

В структурі страхового портфеля всіх страхових компаній на внутрішньому ринку спостерігається суттєве зменшення обсягів страхування майнових та вогневих ризиків (-60%), фінансових ризиків (-64%) та КАСКО (-30%). Натомість підтримку в галузі страхування загального ризику забезпечують такі напрями як "Зелена карта" (+76%), обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (-13%) та страхування від нещасних випадків (-16%).

Загалом, протягом першого півріччя 2022 року в Україні автострахування (включаючи "автоцивілку," "Зелену картку" і КАСКО) складає 44% (7,6 мільярда гривень) страхових премій. Цікаво відзначити, що, навіть при зменшенні обсягів наданих послуг, частка цих видів страхування в портфелі збільшилася, порівняно з першим півріччям 2021 року, коли вона становила 36% (8,9 мільярда гривень). Особисті види страхування, такі як медичне страхування, страхування від нещасних випадків та страхування життя, складають 31% страхових премій.

Збільшення обсягів страхової діяльності переважно зумовлене автотранспортним страхуванням, таким як "Зелена карта," обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та КАСКО, а також медичним страхуванням у корпоративному сегменті. Надходження страхових премій від страхування життя знизилося на 16%. Варто відзначити, що станом на 1 липня 2021 року "Зелена карта" складала 900 мільйонів гривень в структурі страхового портфеля, а на 1 липня 2022 року ця сума зросла до 1,5 мільярда гривень.

Таблиця 2.5.

Обсяги страхових премій та виплат перших 10-ТОР вітчизняних страховиків на ринку КАСКО за 6 місяців 2022 р.

№	Страхова компанія	Сума страхових платежів, тис. грн.	Питома вага виду у портфелі страховика, %	Приріст страхових платежів, %	Сума страхових виплат, тис. грн.	Рівень виплат, %	Рівень перестраховування, %
1	ARX	586 759,0	49,19	-35,22	333 801,1	56,89	0,46
2	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	420 759,0	64,06	-35,21	250 025,0	59,42	10,48
3	УНІКА	312 844,2	25,01	-28,80	167 031,4	53,39	1,27
4	УСГ	250 481,4	18,94	-17,80	136 862,5	54,64	0,76
5	ТАС СГ	201 241,6	19,10	-20,90	123 650,2	61,44	5,81
6	УНІВЕРСАЛЬНА	192 107,8	40,46	-21,52	81 637,5	42,50	2,76
7	ВУСО	167 988,7	25,42	-14,39	98 362,1	58,55	50,24
8	ЕКСПРЕС СТРАХУВАННЯ	159 867,9	89,38	-39,47	89 109,6	55,74	0,00
9	PZU УКРАЇНА	101 702,2	18,22	-45,38	68 187,6	67,05	-7,60
10	ВіДі - СТРАХУВАННЯ	88 840,5	99,86	-39,08	50 508,0	56,85	1,24

Джерело: складено автором на основі даних [11].

Таблиця 2.6.

**Рейтинг страхових компаній України за преміями зі страхування КАСКО
за 2019 - I півріччя. 2022 р., тис. грн.**

№	Страхова компанія	2019	2020	2021	I п.2022
1	ARX	1 364 846	1 611 620	2 038 951	586 759,0
2	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	833 693	1 032 341	1 448 889	420 759,0
3	УНІКА	763 330	807 164	929 280	312 844,2
4	УСГ	-	579 987	680 246	250 481,4
5	ТАС СГ	354 352	453 064	568 358	201 241,6
6	УНІВЕРСАЛЬНА	371 479	446 934	540 602	192 107,8
7	ВУСО	275 134	309 321	540 602	167 988,7
8	ЕКСПРЕС СТРАХУВАННЯ	311 816	386 434	540 602	159 867,9
9	PZU УКРАЇНА	381 779	382 931	540 602	101 702,2
10	Віді - СТРАХУВАННЯ	163 881	229 805	540 602	88 840,5

Джерело: складено автором на основі даних [11].

Таблиця 2.7.

**Рейтинг страхових компаній України за виплатами зі страхування
КАСКО за 2019- I півріччя 2022 р., тис. грн.**

№	Страхова компанія	2019	2020	2021	I п.2022.
1	ARX	616 770	669 305	923 023	333 801,1
2	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	372 132	429 404	631 287	250 025,0
3	УНІКА	336 195	300 611	432 149	167 031,4
4	УСГ	-	342 828	367 320	136 862,5
5	ТАС СГ	192 732	269 489	353 601	123 650,2
6	УНІВЕРСАЛЬНА	142 445	158 712	216 270	81 637,5
7	ВУСО	97 947	129 533	188 646	98 362,1
8	ЕКСПРЕС СТРАХУВАННЯ	111 396	130 587	217 955	89 109,6
9	PZU УКРАЇНА	206 829	187 477	190 534	68 187,6
10	Віді - СТРАХУВАННЯ	81 750	83 913	129 516	50 508,0

Конкретно, протягом першої половини 2022 року найбільше залучили премій та виплат за страхування КАСКО такі страхові компанії: ARX (586 759,0 тис. грн і 333 801,1 тис. грн), АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ (420 759,0 тис. грн і 250 025,0 тис. грн) і УНІКА (312 844,2 тис. грн і 167 031,4 тис. грн). Щодо

перспектив подальшого розвитку цієї галузі страхування в Україні та світі, очевидно, вони залежать від перегляду бізнес-стратегій страхових компаній під час світової пандемії [47] і зменшення рухливості клієнтів, що вимагає впровадження нових методів та технологій співпраці з клієнтами відповідно до їхніх змінених потреб та побажань, викликаних кризою, спричиненою Covid-19.

Зберігають свою актуальність і ключові фактори розвитку ринку автострахування в Україні, які були визначені вченими і практиками [50]:

- Зростання ролі страхових брокерів.
- Впровадження програм для інформування громадян про стан та можливості розвитку страхового ринку.
- Відновлення довіри громадян України до страхових компаній і повернення їхніх інвестицій.
- Активізація діяльності державних органів для зміцнення та підтримки ринку автострахування.
- Розширення обсягів міжнародного співробітництва для обміну інформацією про діяльність страхових компаній, що пропонують послуги автострахування.

Висновок до розділу 2

Протягом 2022 року автострахування (ОСЦПВ, Зелена картка, КАСКО) знову зайняло 44% від загальних страхових премій, як це завжди мало місце. Однак, під час військової агресії, частка цих видів страхування в структурі страхового портфеля значно зросла порівняно з попереднім роком (36%), оскільки попит на страхування автотранспортних засобів залишився актуальним і навіть збільшився у період військових дій.

Збільшення обсягів страхової діяльності переважно зумовлене автотранспортним страхуванням, таким як "Зелена карта," обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів та КАСКО, а також медичним страхуванням у корпоративному сегменті.

РОЗДІЛ 3

ВЕКТОРИ ПОДАЛЬШОГО РОЗВИТКУ СТРАХУВАННЯ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ

3.1. Використання міжнародного досвіду страхування автотранспорту та його можливі впровадження в Україні

У багатьох країнах світу, особа, яка стала потерпілою від збитків або втрати майна через дорожню пригоду, зобов'язана встановити вину іншої сторони. Якщо водій, який є відповідачем, їздить автомобілем, його закон зобов'язує придбати страховий поліс, який покриватиме можливі витрати на відшкодування таких збитків.

Законодавство Європи містить ключові положення, які передбачають кримінальну відповідальність за використання будь-якого виду транспорту без наявності страхового полісу, якщо водій примушує іншу особу користуватися цим транспортним засобом на дорозі або надає їй дозвіл до цього. Порушення цього правила карається штрафом або навіть позбавленням волі. Страховий поліс повинен включати необмежену відповідальність у випадку смерті або травмування, а також захист майна, яке може зазнати збитків до 375 000 доларів США внаслідок використання транспортних засобів на дорозі. В автострахуванні існують механізми для полегшення виплат збитків у випадку фінансової нездатності страховика, і ці механізми особливо розповсюджені в розвинених країнах світу. Багато країн, такі як Великобританія, Канада, Нідерланди, США, Франція, Японія, Італія, Норвегія, Фінляндія, Греція, Іспанія та інші, мають гарантовані фонди, які відповідають за виплати за зобов'язаннями страхових компаній.

У більшості країн існують гарантовані фонди для відшкодування за угодами страхування автотранспорту, включаючи добровільне страхування майна (КАСКО), і вони операційно діють разом з іншими видами добровільного

страхування. Виняток може становити тільки обов'язкове страхування транспортних засобів, де премії за полісами гарантуються окремим гарантійним фондом, створеним відповідно до національного законодавства, яке регулює цей вид страхування.

Хоча гарантійний фонд виявляє певну універсальність у своїй організації, принципи його створення та функціонування мають особливості в різних країнах. У світовій практиці існують дві основні моделі формування таких фондів: фонд, що охоплює конкретний вид або види страхування, та загальний фонд, який покриває всі види страхування. Фонд за окремим видом страхування призначений для підтримки страхового ринку, зазвичай з фокусом на певному обов'язковому виді страхування, у той час як загальний фонд призначений для гарантування виконання страхових виплат для широкого спектру страхувальників, застрахованих осіб або потерпілих осіб на загальному страховому ринку. Наприклад, у Великій Британії діє єдиний загальний фонд, який гарантує виплати за фінансові послуги, включаючи договори страхування, депозити та інвестиції. У таких країнах, як Канада, Франція, Ірландія, Японія, Південна Корея, Норвегія, Польща та США, також існують загальні гарантійні фонди, що покривають як обов'язкові, так і добровільні види страхування.

В Україні гарантійний фонд використовується для підтримки міжнародного та національного обов'язкового страхування автотransпортних засобів. У випадку страхування КАСКО, гарантійний фонд захищає від ризику неплатоспроможності страховика цього виду страхування згідно з основними умовами договору страхування і з обмеженнями, визначеними законодавством. Механізм страхових виплат з гарантійного фонду для обов'язкового страхування автотransпортних засобів відрізняється від загальної гарантійної схеми через його обов'язковий та соціальний характер. Наявність гарантійного фонду та участь страховиків у укладенні договорів обов'язкового страхування автотransпортних засобів є обов'язковою вимогою в страховому законодавстві більшості країн світу.

На відміну від гарантійних фондів у добровільному майновому страхуванні, які забезпечують компенсацію збитків страхувальникам за умовами їхніх полісів, гарантійні фонди у сфері обов'язкового автострахування забезпечують страхові виплати третім особам, незалежно від угоди між страхувальником та страховиком і навіть у випадках фінансових проблем страховика. Винятком є ситуації, коли страховик оголошується банкрутом або анулюється ліцензія на обов'язкове страхування автотранспортних засобів, або коли страховий випадок стався через нестрахованого водія, або через транспортний засіб без відомого власника, або через особу, яка за законом звільнена від обов'язку укладення дійсного договору обов'язкового страхування автотранспортних засобів (наприклад, пенсіонери, ветерани бойових дій, інваліди та інші аналогічні категорії громадян).

Більшість гарантійних фондів відшкодовують збитки, завдані життю, здоров'ю та/або майну в разі вищезазначених ситуацій. Єдиним винятком є події, спричинені несправністю автомобіля, при цьому може бути відшкодована тільки шкода, заподіяна життю та здоров'ю потерпілого. Це виключення обґрунтовується боротьбою з можливими проявами страхового шахрайства, яке може призвести до надмірного фінансового навантаження на ресурси гарантійного фонду.

Обов'язкове автострахування гарантує виплату компенсації потерпілій особі в межах обов'язкового страхування відповідальності відповідно до законодавства конкретної держави. Рівні відповідальності за обов'язковими страховими договорами суттєво різняться в різних країнах. Наприклад, Іспанія встановлює найвищий ліміт відповідальності за шкоду, заподіяну життю і здоров'ю - 70 мільйонів євро на страховий випадок, тоді як в Росії він найнижчий і складає 7 тисяч євро. Ліміти відповідальності за збитки, завдані майну потерпілих, різняться від 5,6 тисяч євро в Росії до 100 мільйонів євро в Бельгії. У країнах Європейського Союзу, відповідно до 5-ї Директиви Європейського Парламенту та Ради Європейського Союзу з 2005 року, встановлені мінімальні обмеження відповідальності страховиків, такі як не менше 1 мільйона євро на

одного потерпілого за збитки, завдані життю та здоров'ю, та не менше 5 мільйонів євро на один страховий випадок, незалежно від кількості потерпілих. Також встановлено обмеження не менше 1 мільйона євро на один страховий випадок за збитки, завдані майну, незалежно від кількості потерпілих [48].

Беручи до уваги значущі обмеження відповідальності за угодами обов'язкового автострахування у певних країнах, гарантійні фонди змушені укладати перестрахування для можливих ризиків в разі виникнення значущих збитків або серії таких збитків. Міжнародні системи автомобільного страхування, які об'єднують різні групи країн, переважно за географічним принципом, піднімають гарантійний механізм обов'язкового автострахування на новий рівень. До цих міжнародних систем включаються "Зелена карта" (46 країн), "Помаранчева карта" (19 країн), "Блакитна карта" (9 країн), "Рожева карта" (6 країн), "Коричнева карта" (14 країн), "Жовта карта" (11 країн) і "Біла карта" (на стадії формування, 10 країн). Створення цих міжнародних систем автомобільного страхування спрямоване на забезпечення безперешкодного транскордонного руху транспортних засобів шляхом розширення страхового покриття та гарантійної функції компетентних організацій (гарантійних фондів) за межами конкретної країни. Прикладом якісного та ефективного функціонування гарантійних схем у сфері обов'язкового автострахування є міжнародна система автомобільного страхування "Зелена карта", яка співпрацює з країнами Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Африки та Близького Сходу. Ця міжнародна система була створена у 1949 році за рекомендацією підкомітету по автотранспорту Комітету по транспорту Європейської економічної комісії ООН. Основним завданням цієї системи є забезпечення захисту людей, які постраждали в транскордонних дорожньо-транспортних пригодах. Цей механізм гарантується за допомогою діяльності держав, які створені професійними асоціаціями страхових компаній, що займаються обов'язковим страхуванням автотранспорту.

Національне бюро надає подвійну гарантію:

- вони забезпечують уряду впевненість у тому, що іноземні страхові компанії будуть дотримуватися діючого законодавства країни та виплачуватимуть компенсацію постраждалим особам в межах встановленого ліміту;

- вони служать як гарант виконання зобов'язань страховиками-учасниками у країні, в якій вони проводять страхування цивільно-правової відповідальності транспортних засобів під час дорожньо-транспортних пригод.

Завдяки цьому некомерційному подвійному мандату кожне бюро повинно мати окрему фінансову структуру, засновану на спільних зобов'язаннях страхових компаній, які мають право надавати обов'язкове страхування цивільної відповідальності за автотransпортні засоби, що функціонують на національному ринку.

Отже, кожне Національне Бюро, яке є частиною міжнародної системи, є гарантом для страхових компаній, які є членами цього Бюро, щодо виконання ними фінансових зобов'язань за договорами міжнародного страхування "Зелена карта" у разі виникнення дорожньо-транспортних пригод за кордоном через недбалість їх клієнтів.

Додаткові гарантії можуть бути надані шляхом банківських гарантій або депозитів у провідних європейських банківських установах. Розмір додаткової фінансової гарантії для Національного бюро визначається за двома критеріями: кількість зареєстрованих транспортних засобів у державі, які належать до Бюро, та сума утримання (привілейованих) страхових ризиків згідно з договорами перестрахування, які застосовуються до страхових компаній, які є членами Бюро згідно міжнародного договору страхування «Зелена карта». Для України, як учасника міжнародної системи автострахування «Зелена карта», удосконалення гарантійного механізму в контексті обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є основою розвитку цього виду страхування та приведення практики надання страхових послуг у відповідність до європейських стандартів, включаючи національні та міжнародні договори щодо обов'язкового страхування автотransпортних

засобів. В більшості країн Європи законодавство дозволяє водіям-туристам перетинати кордон, пред'являючи тільки національні водійські права. Проте, якщо ви плануєте перебувати в державі на тривалий термін і водити власний автомобіль, вам необхідно укласти страховий поліс. Польща не виняток у цьому відношенні, оскільки, як і в інших країнах-учасниць Віденської конвенції 1968 року («Про дорожній рух»), керувати транспортним засобом без страхування заборонено. Першим штрафом для власників незастрахованих легкових автомобілів є сума, що вдвічі перевищує мінімальну заробітну плату, тобто 4 тисячі злотих. У випадку відсутності страхування для вантажних автомобілів, штраф становить потроє мінімальної зарплати, або 6 тисяч злотих. Для всіх інших видів транспортних засобів сума штрафу становить 670 злотих [48].

В Польщі існують два типи автострахування: обов'язкове і добровільне. Обов'язкове страхування включає в себе покриття цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів. Добровільне страхування, у свою чергу, охоплює страхування майна від всіх видів пошкоджень і знищень автомобілів. Нормативними актами, які регулюють види обов'язкового страхування в Польщі, є "Закон про обов'язкове страхування", Фонд гарантування страхових виплат і Моторно-транспортне бюро Польщі.

Закон передбачає обов'язкове страхування відповідальності як "мінімальне". Це означає, що в разі, коли автомобіль зареєстровано поза межами Європейського Союзу і водій не має дійсного Зеленого перекладу, йому пропонується придбати лімітну страховку, яка забезпечує фінансову підтримку в разі завдання шкоди третім особам на території Польщі та інших країн ЄС.

Зелений переклад є міжнародним свідоцтвом про страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і видається в країні реєстрації автотранспортного засобу. З інших слів, Зелений переклад є міжнародним ОСЦПВ і обов'язковий згідно вимог країн ЄС.

Питання виникає: на що спрямоване обов'язкове страхування цивільної відповідальності водіїв? Відповідно до закону, ця форма страхування компенсує

збитки, завдані будь-яким водієм під час керування транспортним засобом, під час дії договору страхування.

Оснoву правовідносин утворює договір страхування автомобіля в Польщі, який може мати строк дії від одного місяця (короткостроковий) до одного року. При укладанні короткострокового договору тривалістю від 30 днів, вартість страхування може зменшуватись відносно пропорційно кількості місяців. Наприклад, страхування на 6 місяців може коштувати більше половини щорічної страхової премії.

Дійсність договору страхування виникає тільки після його укладання та підписання обома сторонами, а також після оплати. Офіційний документ може бути виданий протягом 14 днів з моменту набуття чинності угодою.

Страховий тариф - це коефіцієнт, що впливає на кінцевий розмір страхової премії і залежить від ряду ключових чинників, таких як попередня історія страхування, вік водія (особливо для водіїв до 25 років), потужність автомобіля, регіон реєстрації, ціль використання авто, марка та модель автомобіля, колір кузова та інші фактори, які можуть вплинути на ризик потрапити в ДТП.

Якщо до закінчення терміну дії договору страхування особа не виражає письмового бажання скасувати договірні відносини зі страховою компанією, то договір автоматично продовжується на наступні 12 місяців. Страхова компанія має обов'язок повідомити клієнта письмово про можливість дострокового припинення страхування принаймні за 14 днів до закінчення терміну дії договору та надати умови на наступний рік заздалегідь.

Не менш цікавим є наявність можливості укладати договори страхування на один автомобіль в декількох страхових компаніях одночасно. У такому випадку клієнт, на жаль, не отримує переваг:

- страхові компанії дізнаються, що одна і та ж особа уклала кілька угод страхування для одного автомобіля. У цьому випадку один з договорів доведеться розірвати, але страхові внески, сплачені компаніями за час "подвійного захисту" автомобіля, не будуть повернуті клієнту.

- якщо страховий випадок станеться під час дії двох договорів, то страхові компанії проведуть пропорційне вирішення питання щодо виплати страхової компенсації, і клієнт не отримає жодних переваг від цього.

Особа, яка постраждала внаслідок ДТП, зазвичай звертається до страхової компанії винної сторони. У Польщі діє система "прямого регулювання", яка спрощує процес отримання компенсації. Заснована ця система на тому, що у разі страхового випадку (ДТП) потерпілі отримують відшкодування від "своїї" страхової компанії, тобто тієї, яка продала поліс, а не від страхової компанії винної сторони. Страхова компанія, яка продала поліс потерпілому, виплачує компенсацію, а потім вирішує питання зі страховою компанією винної сторони через МТСБ (Міжфедеральний транспортний страховий бюро). (рис.3.1).

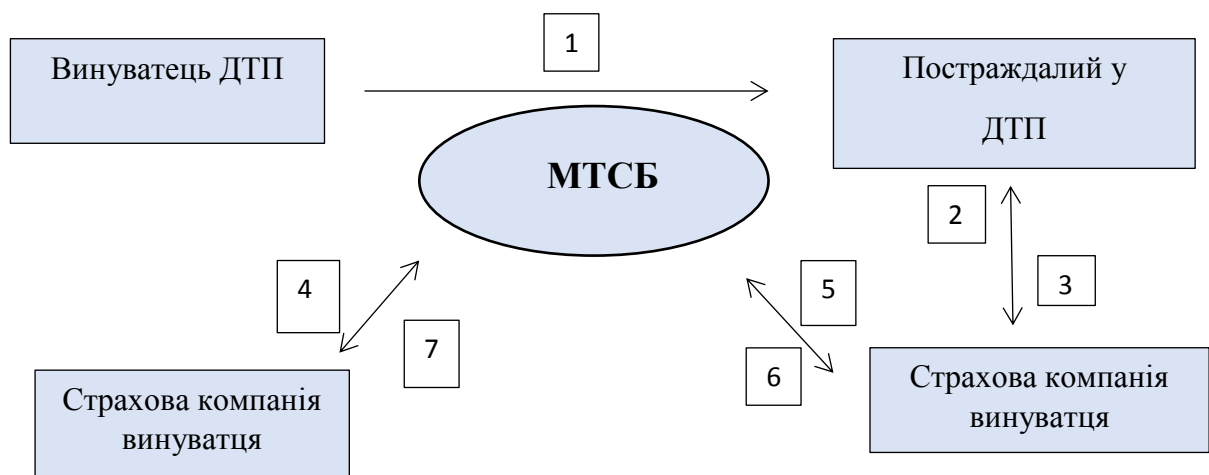


Рис. 3.1. Схема прямого врегулювання збитків в автотранспортному страхуванні

Джерело: побудовано на основі [49]

1 - Водій, винний у дорожньо-транспортній пригоді, спричинює збитки потерпілому.

2 - Потерпілий звертається до своєї страхової компанії з вимогою на компенсацію.

3 - Страхова компанія потерпілого проводить виплату.

4 - Страхова компанія відправляє повідомлення до МТСБ про завдані збитки.

5 - МТСБ сповіщає страхову компанію винної сторони щодо фінансових вимог.

6 - Страховик винної сторони перераховує суму відшкодування, виплачену згідно страхового випадку, МТСБ.

7 - МТСБ здійснює відшкодування страховику потерпілого.

Відзначаючи досвід Іспанії та Франції у впровадженні системи «прямого врегулювання», слід зазначити, що строк виконання страхової виплати постраждалим скоротився з одного місяця до тижня. Зараз страхова компенсація надається як особам, що зазнали особистої (травм, вад здоров'я) та майнової шкоди (пошкодження або знищення), внаслідок подій, пов'язаних з застрахованим транспортним засобом. Крім того, виплата включає в себе шкоду, заподіяну особам внаслідок посадки або висадки з транспортного засобу, завантаження або розвантаження, а також зупинки. Страхова компанія зобов'язана компенсувати втрати застрахованої особи в межах суми страхування, що схвалена, в разі дій, які допомогли б уникнути подальшого збільшення шкоди. Оскільки таке страхування є обов'язковим, державні органи, які регулюють ринок фінансових послуг, встановлюють максимальну суму виплати на одне страхове подія:

- у разі особистої шкоди потерпілим - до 5 мільйонів євро для всіх постраждалих у одному випадку;

- у випадку збитку або знищення майна - до 1 мільйона євро для всіх постраждалих від власників у події. Згідно з законодавством Польщі, виплата може займати до 90 днів для розгляду страхового випадку та підтвердження факту настання страхового випадку, визначення винних осіб і величини відповідальності. Після цього компанія зобов'язана здійснити страхову виплату протягом 14 днів після позитивного рішення. У випадку відмови страхової компанії від виплати або встановлення вини стає неможливим, матеріали подаються до Фонду гарантування страхових виплат, який проводить оцінку події та приймає рішення щодо виплати компенсації потерпілим [48].

На даному етапі розвитку автострахування в Україні важливим і необхідним є впровадження гарантійного механізму в добровільному страхуванні КАСКО через створення окремого гарантійного фонду для цього виду страхування або в межах загального страхового гарантійного фонду. Крім того, потрібно враховувати позитивний міжнародний досвід функціонування гарантійних фондів у сфері обов'язкового автострахування, включаючи збільшення вимог до страховиків, які надають обов'язкове страхування на території України, урегулювання обмежень їх відповідальності за ризиками в рамках таких угод, і підвищення ефективності управління загальними фінансовими ресурсами, що перебувають у гарантійному фонді [30]. Для України, яка є частиною міжнародної системи автострахування "Зелена карта," вдосконалення гарантійного механізму в контексті обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становить фундамент для розвитку цього виду страхування та приведення практики надання страхових послуг до європейських стандартів, включаючи національні та міжнародні договори обов'язкового страхування автотранспортних засобів.

3.2. Сьогочасні проблеми в сфері страхування автотранспорту

Аналіз статистичних даних щодо розвитку автострахування в Україні та стану страхового сектору порівняно з найбільш розвинутими європейськими державами розкриває ряд недоліків та проблем. Однією з таких проблем на страховому ринку є нечесність страховиків, що проявляється в наданні неправдивих звітів, які споживачі можуть використовувати для прийняття неправильних рішень і зменшення кількості страхувальників, а також зниження рівня укладання договорів і страхових виплат. Також деякі страховики, відстоюючи свої фінансові інтереси, накладають занадто великі вимоги на страхувальників, що може призвести до неможливості їх виконання. Крім того, оцінка страховою компанією вартості страхованого майна може бути

заниженою, що призводить до встановлення недостатньої страхової суми в разі події і, як наслідок, страхувальник не може повністю відшкодувати збитки.

Однією з основних перешкод для розвитку страхової галузі в Україні є низький рівень довіри населення до страхових компаній, навіть при наявності публічної фінансової звітності, рекламних кампаній та інформування споживачів про наявні страхові продукти. Іншою проблемою є неефективний моніторинг за укладенням договорів обов'язкового страхування порівняно з країнами Європи, що призводить до того, що значна частина власників автотранспорту в Україні не укладає договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Такі питання вимагають удосконалення нормативно-правової бази в країні [41, с. 449-450].

Національні макроекономічні чинники також значно гальмували загальний розвиток ринку страхування, зокрема автострахування. Головними обставинами, які сповільнюють прогрес цієї галузі, є нестабільність національної валюти, відсутність вільних ресурсів у населення і бізнесу, політична і економічна криза, що має місце в країні.

У сфері автострахування існують низка проблем, таких як обмежена кількість клієнтів страхових компаній, що спеціалізуються на майновому страхуванні юридичних осіб, і обмежена можливість отримання перестрахових премій від зарубіжних страхових установ.

Зниження темпів зростання українського страхового сектора також обумовлене витоком капіталу в інші країни та недостатнім рівнем податкових пільг для інвестиційної діяльності страхових компаній. Рейтинг та оцінка страхових компаній залишають бажати кращого, а сам ринок виявляється недостатньо прозорим і монополістичним.

Фондовий ринок також впливає на страхову галузь загалом, і недостатній розвиток та поширення його в Україні призводять до низької якості активів для забезпечення страхових резервів і обмеженої кількості фінансових інструментів для інвестицій. Інфраструктура ринку є недостатньою розвинутою, в Україні відсутні програми підтримки та підготовки фінансових посередників, таких як

брокери, аварійні комісари та андерайтери. Регіональний страховий ринок діє нерівномірно, що також є чинником загального недостатнього розвитку галузі [22, с. 5-6].

Український ринок автострахування поділяє ті ж недоліки, що й загальний страховий ринок. Щорічно кількість укладених договорів зменшується, головною причиною є низька якість послуг та висока рівень шахрайства серед страхових компаній. Вартість страхових договорів річно зростає через високу концентрацію на ринку [15, с. 159]. Розвиток автострахування ускладнюється зростанням аварійності та високими рівнями виплат, що перевищують інші види страхування. Під час аналізу основних показників ринку автострахування були виявлені наступні проблеми та загрози:

- Порушеннями страховими компаніями нормативів достатності капіталу та платоспроможності, що призвело до скорочення кількості страховиків на ринку автострахування та зменшення загальних активів.

- Високою концентрацією на ринку автострахування, що призводить до монополії в галузі, погіршення якості послуг та збільшення тарифних ставок.

- Незбалансованістю страхового портфеля, де більшість страхових премій отримується від автострахування, яке характеризується високим рівнем збитковості.

- Збільшенням кількості ДТП та питомої ваги ДТП до потерпілих, що підвищує рівень виплат за таке страхування.

- Приєднанням показника сумарної премії до кількості кредитів на купівлю-продаж автомобіля в автосалонах, що робить автострахування недобровільним.

- Погіршення фінансового стану страхових компаній через вторгнення Росії на територію України, що має значний вплив на розвиток автострахування. Загалом, близько 80% страхових компаній відчули спад доходів на приблизно 50%.

Військові дії так чи інакше торкнулися всіх сфер життя, особливо автострахування. Ключові відмінності від мирного часу:

1. Доволі багато автовласників змушені міняти місце проживання і не можуть оформити страховку в звичайному режимі - відвідавши офіс страхової компанії в рідному місті.

Електронні документи мають таку ж юридичну силу, як і паперові бланки з мокрими печатками. Досить зберегти його на смартфоні.

У зв'язку з високою ймовірністю ДТП через затори на дорозі є сенс додатково до ОСАЦВ придбати поліс добровільного страхування автотранспорту, що збільшує ліміт відповідальності.

2. Через велику навантаженість у воєнний час поліцейські часто не виїжджають на ДТП без постраждалих та тяжких наслідків.

Власникам автомобілів потрібно готуватися до самостійного оформлення європротоколів. Якщо вони сумніваються, то можуть зателефонувати до своєї страхової компанії. Працівники АСК "ОМЕГА" на зв'язку 24/7.

ВАЖЛИВО: якщо проводиться фото-відеофіксація наслідків ДТП, то потрібно переконатися у тому, що блокпости ЗСУ та тероборони, військовослужбовці при проведенні бойових завдань, військова техніка тощо не потрапили на кадри.

Публікування в мережу Інтернет таких матеріалів може бути підставою для несення адміністративної і навіть кримінальної відповідальності.

3. Експерти зазначають про закономірне зростання вартості страховок-автоцивілок, що спричинено наступними факторами:

- з 1 липня 2022 року рішенням НБУ збільшено величину страхових сум (максимального розміру виплат) за договорами: зі 130 тис.грн до 160 тис.грн на одного потерпілого за збитки, заподіяні майну, та з 260 тис.грн до 320 тис.грн на одного потерпілого за шкоду життю та здоров'ю;
- у воєнний час ринку страхування не покидають надійні страхові компанії, які ефективно здійснюють свої зобов'язання за договорами, а не фірми-«одноденки», що демпінгують ціни на страхові поліси.

В сучасний момент, стан ринку страхування не викликає оптимізму. Слід зауважити, що страхування не вважається ключовою галуззю економіки, але

скоріше сприймається як розкіш або додатковий інструмент для ризикового управління. Оскільки фінансові ресурси після кризи будуть спрямовані на відновлення інфраструктури, житла, заводів і транспорту, страхування може відступити на другий план. Наприклад, перед страхуванням нерухомості, може виникнути необхідність провести ремонт або купити її. В умовах обмежених фінансових ресурсів гроші будуть спрямовані на першорядні потреби, і страхування, можливо, залишиться на другому плані або навіть більше. Винятком можуть бути обов'язкові види страхування, такі як обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Оскільки це страхування обов'язкове, рівень продажів може зменшитися, але не настільки, як у випадку добровільних видів страхування. Таким чином, страхування вимагає особливої уваги та заходів з боку держави для підтримки цієї галузі, наприклад, шляхом зниження податкового навантаження або перегляду регуляторних вимог. Загалом покращення стану страхового ринку в Україні можливе лише за умови впровадження ефективної державної політики щодо регулювання відносин між учасниками ринку страхування, підвищення кваліфікації фахівців і покращення навчання в цій галузі, а також зменшення втрат для страхових компаній [45, с. 261].

Держава також може внести значний внесок, переглядаючи тарифну політику страхових компаній, зокрема автострахових, які складають значну частку їх портфелів. Це підсилює важливість посередників у страхуванні, як страхових брокерів. Щодо страхових компаній, вони повинні зобов'язатися покращувати якість послуг та збільшувати свій капітал [27, с. 7].

Участь України в міжнародному ринку страхування, зокрема автострахування, можлива лише при умові вирішення поточних проблем на ринку. Зменшення кількості укладених договорів, низька якість послуг, які надаються страховими компаніями, шахрайство зі сторони страхових компаній, висока концентрація ринку та недосконала законодавча база призвели до зниження довіри населення до використання послуг страхових установ і спричинили збільшення збитків страхових компаній. З метою покращення

ринкової ситуації державі необхідно стабілізувати внутрішню макроекономічну стабільність, удосконалити адміністративне, кримінальне та цивільне законодавство, підтримувати розвиток інфраструктури, сфери перестрахування та інвестиційну діяльність страхових компаній. Задовільний стан страхового ринку є невід'ємною частиною загального зростання економічної діяльності, тому розв'язання цих проблем необхідне в усіх галузях економіки.

3.3. Майбутні напрями розвитку страхування автотранспорту

Через розвиток інформаційних технологій, поширення Інтернет-технологій та доступністю портативних пристроїв, страхові компанії активно використовують новаторські інструменти. Це дозволяє не лише розвивати страхові компанії, а також розуміти потреби страхувальників. Міжнародний досвід свідчить, що рівень інноваційності страхових компаній є ключовим фактором у підвищенні їх конкурентоспроможності.

Для впровадження новаторських рішень страховикам потрібно автоматизувати бізнес-процеси, використовувати цифрові технології для збору, збереження та обробки даних, впроваджувати альтернативні канали збуту і застосовувати результативні маркетингові концепції.

Інноваційність є найбільш характерною особливістю страхування автотранспорту, як одного з видів соціально-важливого та технічного страхування. Впровадження інновацій у галузі автострахування обумовлене економічними, соціальними, технологічними та ринковими факторами.

Залежно від області застосування інновацій в страховій діяльності виділяють маркетингові, продуктові, процесні та організаційні інновації.

Маркетингові інновації в автотранспортному страхуванні включають у себе нові канали збуту. На сьогоднішній день, таким каналом збуту є онлайн-продаж страхових продуктів, що дозволяє страхувальнику самостійно укласти договір в онлайн-режимі, обрати необхідні функції та оплачувати страхові внески [53].

Основними перевагами інтернет-маркетингу є:

1. Значне збереження часу для клієнтів і спрощення взаємодії між страховиком та страхувальником.

2. Відсутність обмежень у географічному розташуванні користувачів. Будь-яка особа, що користується Інтернетом, може відвідати веб-сайт з будь-якої точки світу, незалежно від її місцезнаходження.

3. Легка доступність і використання інформації для подальших досліджень, надаючи страховикам і страхувальникам швидкий і анонімний доступ до необхідних даних.

4. Швидкість та легкість внесення змін у страхові дані. Страхувальники можуть оперативно оновлювати інформацію про страхові послуги, ціни та умови надання послуг, що дозволяє надавати клієнту завжди актуальну інформацію.

5. У періоди економічної нестабільності в Україні, такі як анексія Криму, конфлікт на сході, газовий спір, концентрація бізнесу та інші фактори, доходи громадян зменшуються, що робить страхування менш пріоритетним видом витрат. Тут інтернет-маркетинг стає актуальним, допомагаючи зменшити витрати на рекламу страхових послуг та знизити вартість самого страхового обслуговування.

6. Існує велика кількість каналів для просування страхових послуг. Завдяки розвитку цифрового маркетингу інформацію про страхові послуги можна розміщувати на різних веб-сайтах у різних форматах. Також можна використовувати популярні соціальні мережі, такі як Instagram, Facebook, Telegram та інші, як майданчики для реклами. Ця можливість дозволяє вивчати ефективність рекламних заходів та визначати їх вплив на аудиторію.

Продуктові інновації в основному представлені у сфері добровільного страхування майна, зокрема страхуванні КАСКО. Крім звичайних ризиків, таких як крадіжки, пошкодження внаслідок ДТП, чи знищення автотранспорту та інші, які покриваються договорами цього виду страхування, страхові компанії можуть пропонувати додаткові послуги, такі як евакуація з місця ДТП, спрощення процедур підтвердження ДТП, технічна підтримка на дорозі, можливість

отримати поліс КАСКО зі знижкою до першої аварії, а також добровільне страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспорту або страхування пасажирів та водія за вартістю всього лише одного полісу КАСКО.

В наш час особливу увагу привертає страхова телематика, яка стає все більш популярною, оскільки є вигідною як для страхових компаній, так і для власників автотранспорту. Телематика в страхуванні передбачає можливість зниження вартості страхового полісу для окремого водія. Іншими словами, це спеціальна система моніторингу, головною метою якої є відстеження стилю водіння певної особи. Якщо власник автотранспорту дотримується правил дорожнього руху, то він може розраховувати на зниження вартості полісу КАСКО.

Питання виникає: в чому користь для страхових компаній? Моніторинговий пристрій, який встановлюється на автотранспорті, спонукає водія до більш розумного стилю керування, що значно зменшує ризик виникнення ДТП і, отже, знижує необхідність у виплатах зі страхування.

Впровадження системи страхової телематики приносить очевидні переваги як страховим компаніям, так і власникам автотранспорту, тому обидві сторони мають спільний інтерес у цій системі.

Для власників автомобілів, процес впровадження телематичної системи включає у себе узгодження встановлення телематичного пристрою в транспортному засобі при укладенні договору. Крім цього, додатковий мобільний додаток завантажується на пристрій водія, що надає можливість йому відстежувати передану інформацію.

Система телематики в страхуванні працює так: після одержання згоди власника автотранспорту, встановлюється моніторинговий пристрій, який протягом місяця збирає інформацію, що дозволяє оцінити стиль водіння клієнта за 10-бальною системою. Відсоток від суми КАСКО страхового полісу обчислюється на основі результатів цієї оцінки. Таким чином, страховий поліс, який може бути вартістю великою сумою, може обходитися дисциплінованому водієві за значно меншу ціну. Крім того, сам пристрій надається безкоштовно.

Встановлення системи телематики також надає автовласникам доступ до корисних функцій, включаючи навігацію для полегшення орієнтації на дорозі, дистанційну діагностику систем транспортного засобу та можливість автоматичного сповіщення в разі аварійної ситуації.

Для власників автопарків існує додаткова можливість контролю над кожним робочим автомобілем, завдяки чому всі недобросовісні дії співробітників парку стають неефективними. Інноваційні технології останніх років внесли значний внесок у наш спосіб життя, і вже важко уявити собі існування без смартфона та інших електронних гаджетів. Так, власники супутникової системи Benish GUARD в будь-якій з чотирьох комплектацій, крім забезпечення надійного захисту від крадіжки 24/7, мають можливість самостійно отримувати актуальну інформацію щодо стану та місцезнаходження свого автомобіля просто на смартфоні завдяки спеціальному мобільному додатку Olympia Tracking [31]. Основною функцією Olympia Tracking є показ інформації про розташування та статус автомобіля, а також можливість використовувати додаткові функції, такі як складання звіту за певний часовий період та перегляд повної історії поїздок, вибір виду карти та отримання детальних даних про автомобіль. Важливо відзначити, що в комплектації Benish GUARD - ULTRA в додатку доступно найбільш деталізоване відображення переміщень транспортного засобу, включаючи маршрут, швидкість і місцезнаходження. Крім того, є функція перегляду поточного статусу систем автомобіля.

Щодо інших нововведень, страхові компанії впроваджують автоматизовані системи управління бізнес-процесами як частину процесних інновацій. Учасники ринку автотранспортного страхування вже впровадили обов'язковий електронний поліс, який сприяє захисту страхувальників і потерпілих в ДТП від страхового обману і зменшенню адміністративних витрат страховиків на цей вид страхування.

У сучасний час, міжнародні фахівці в галузі страхування акцентують значення інноваційних інформаційних технологій та цифрової трансформації в сфері страхування, зокрема в автотранспортному страхуванні. Ця спрямованість

сприяє підвищенню фінансової доступності, забезпечуючи максимальний урахування інтересів найбільш вразливих громадян у плані доступу до якісних та надійних страхових послуг.

Фінансова доступність на ринку страхових послуг включає три аспекти: доступ до страхових продуктів і послуг; використання страхових послуг; якість продуктів і обслуговування. Один із найновіших факторів, що підтримує вплив інноваційних інформаційних технологій та цифрової трансформації на розвиток автотранспортного страхування, полягає в активному обслуговуванні населення через смартфони та портативні комп'ютери з доступом до онлайн-ресурсів, як це особливо активізує інноваційні зміни для більшості страхових компаній. Сучасні клієнти страхових послуг очікують індивідуального підходу, можливості отримати послугу в зручний для них час і місце за оптимальною ціною

Широке використання інформаційних та цифрових технологій відкриває нові можливості для збільшення додаткових виплат, поліпшення обслуговування клієнтів, кращого вибору страхових ризиків та запобігання можливим збиткам. Для підвищення результативності в конкурентній боротьбі страхові компанії повинні знайти спосіб збору та аналізу телеметричних даних з пристроїв і сенсорів, інформації, що надходить в режимі реального часу з соціальних мереж та з інших джерел, а також вести моніторинг даних з портативних пристроїв. Нинішні системи, які вже існують, не в змозі надати необхідну повноту, швидкість та різноманітність цієї інформації [34].

Інформаційні та цифрові технології позитивно впливають на автострахування, але на сьогоднішній день існує недостатнє регулювання юридичних питань, пов'язаних з захистом і обробкою особистих даних. Ці питання спрямовані на захист важливих прав і свобод людини, зокрема права на недоторканність особистого життя.

Використання фінансових технологій (фінтехінновації) представляє собою передові інновації в галузі страхування, які дозволяють клієнтам отримувати страхові послуги в будь-якому місці за допомогою цифрових інформаційних та аналітичних ресурсів, веб-порталів, соціальних мереж та платіжних систем. Крім

того, впроваджуються технології розподіленого реєстру для зберігання інформації про трансакції. Серед таких інновацій можна відзначити Blockchain-технології та діяльність стартапів-агрегаторів.

Таблиця 3.1.

**Порівняльна характеристика Blockchain-технології та функціонування
стартапів (агрегаторів)**

Blockchain-технології	Стартапи (агрегатори)
Сутність	
Це технологія розподіленого реєстру, яка використовується для зберігання інформації про трансакції, яка може бути як статичною, так і динамічною, і це робиться без потреби в централізованому адмініструванні. Для автентифікації операцій використовується механізм, який базується на консенсусі. Цей механізм гарантує надійний сервіс, оскільки інформація, яка зберігається в системі, доступна користувачам, і високий рівень безпеки системи ускладнює будь-які спроби модифікації первинних записів.	Акцент розміщується на каналах розповсюдження страхових продуктів, зокрема на безпосередньому їх продажі, та активному розповсюдженні достовірної інформації серед цільової аудиторії, де це необхідно та вчасно. Досягається це шляхом персоналізації та індивідуалізації підходів до конкретних споживачів через аналіз їх потреб у різних страхових послугах. Один з простих типів стартапів, що спеціалізуються на цьому, - це веб-сайти-агрегатори, які пропонують страхові послуги.
Можливості	
Ці можливості дозволяють: - оптимізувати процеси створення та моніторингу історії страхування; - надавати оперативний доступ до інформації з державних органів; - ведення обліку страхових подій та їх негайна реєстрація; - укласти страхові угоди онлайн; - проводити експертизу та передпроектну оцінку ризиків; - взаємодіяти з брокерами та мережею продажів; - забезпечувати прозорість у вирішенні питань та реагуванні на запити клієнтів.	Сайти-агрегатори, завдяки використанню уніфікованого алгоритму для розрахунку страхових тарифів, надають страховим компаніям можливість застосовувати альтернативний метод залучення клієнтів у сфері автотранспортного страхування. Цей метод полягає у можливості отримання потенційними страхувальниками в режимі реального часу пропозицій від численних страхових компаній щодо страхування їх ризиків.
Недоліки	
Завдача полягає в оцінці кібернетичних загроз, пов'язаних із незаконним доступом до інформаційних систем.	Сайти-агрегатори мають свої обмеження при використанні в тих випадках, коли ризики страхувальника виходять за межі стандартних сценаріїв (наприклад, страхування високоцінного ексклюзивного або раритетного автомобіля за полісом КАСКО). Для оцінки таких ризиків необхідна додаткова традиційна оцінка зі сторони страховика.

Високий рівень конкуренції на страховому ринку, економічний спад в країні, вимоги споживачів, обмежена купівельна спроможність населення, науково-технічний прогрес людства - ці чинники підштовхують страхові компанії в Україні до впровадження інноваційних процесів у свою діяльність. Ці інновації не тільки допоможуть страховикам розробляти нові послуги для існуючих клієнтів, але й привертати нових.

Застосування інноваційних технологій у страхових компаніях є гарантією їх конкурентоспроможності та, отже, фінансової стабільності. У майбутньому інновації в автострахованні будуть суттєво впливати на розвиток галузі. Зокрема, важливими будуть інформаційні технології та цифрова трансформація, завдяки активному використанню громадянами мобільних пристроїв, портативних комп'ютерів з доступом до онлайн-ресурсів, соціальних мереж та платіжних систем, а також технології розподіленого реєстру для зберігання інформації про страхові транзакції.

У найближчому майбутньому інноваційні технології в автомобільній галузі, такі як автоматизовані (безпілотні) автомобілі, спільне використання автомобілів та інтелектуальні системи керування автомобілем, суттєво впливатимуть на розвиток автостраховання. Ці інновації стимулюватимуть страховиків до вдосконалення своїх страхових продуктів, підвищення індивідуального обліку потреб клієнтів, прискорення розгляду страхових випадків, зменшення випадків страхового обману та зниження вартості страхових послуг, пов'язаних з володінням та використанням автотранспорту.

Висновки до розділу 3

Незважаючи на високу технологічність та революційний характер інноваційних рішень в автострахованні, ці інновації не вимагатимуть скасування поточних гарантійних механізмів для цього виду страхування, оскільки автотранспорт є джерелом підвищеної небезпеки і може призвести до збитків як для власників, так і для третіх осіб, які стають жертвами.

Гармонізація страхового законодавства України з європейськими нормами в сфері страхування та впровадження західних стандартів на вітчизняному страховому ринку сприятимуть попиту на інноваційні рішення в автострахуванні, що спроможні підняти результативність, технологічність, оперативність та надійність діяльності українських страховиків.

Інформаційні та цифрові технології позитивно впливають на автострахування, але на сьогоднішній день існує недостатнє регулювання юридичних питань, пов'язаних з захистом і обробкою особистих даних. Ці питання спрямовані на захист важливих прав і свобод людини, зокрема права на недоторканність особистого життя.

ВИСНОВКИ

У даній роботі проведено теоретичний аналіз та визначено шляхи удосконалення системи страхування автотранспортних засобів в сучасних умовах розвитку. Цей аналіз привів до таких висновків:

1. Автотранспортне страхування є самостійним сегментом страхової галузі, який швидко розвивається, і його розвиток пов'язаний з економічними та соціальними змінами. Проте поняття автотранспортного страхування не має чіткого визначення.

2. У вітчизняній науковій літературі автотранспортне страхування поділяється на кілька видів, включаючи страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, страхування виїзду за кордон («Зелена картка»), КАСКО, страхування вантажів та страхування від нещасних випадків на транспорті.

3. Історія КАСКО на світовому рівні віддзеркалює розвиток автомобільної промисловості та появу страхових продуктів для захисту від ризиків. Розвиток міжнародних відносин, глобалізація економіки та інші фактори призвели до впровадження привабливих умов страхування на національному рівні.

4. КАСКО є добровільним страхуванням майнових інтересів, пов'язаних з володінням, експлуатацією та розпорядженням транспортними засобами. Тарифи та вартість КАСКО залежать від різних умов, таких як марка, модель, вартість та рік випуску автомобіля, водійський стаж тощо.

5. Страхування ризиків автотранспорту є одним з найпопулярніших видів страхових послуг у державі, завдяки чіткому страховому інтересу споживачів. Багато страхових компаній, включаючи великі компанії з іноземним капіталом, надають значну кількість договорів КАСКО.

6. Аналіз сучасного стану автотранспортного страхування в Україні показав, що на початку 2022 року автострахування становило 44% (7,6 млрд грн) загальних страхових премій, в той час як у 2021 році ця частка складала 36% (8,9 млрд грн), незважаючи на скорочення обсягів послуг.

7. Розвиток автострахування супроводжується зростанням аварійності та високими рівнями виплат. Проблемами ринку автострахування в Україні є порушення страховими компаніями нормативів щодо капіталу та платоспроможності, концентрація ринку, збільшення кількості ДТП та інші чинники, які впливають на розвиток галузі.

8. Важливим напрямком для розвитку автотранспортного страхування є впровадження інноваційних страхових продуктів та сучасних технологій, які роблять страхові компанії конкурентоспроможними і платоспроможними.

Ці висновки визначають важливі аспекти розвитку страхування автотранспортних засобів і можуть слугувати основою для подальших досліджень і розвитку галузі.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Бабік І. О. Аналіз розвитку майнового страхування в Україні. *Вісник студентського наукового товариства «Ватра»*. 2018. № 57. С. 16-23.
2. Базилевич В.Д., Пікус Р.В., Приказюк Н.В., Моташко Т.П. Страхові послуги. Київ: Логос, 2014. 544 с.
3. Безугла В.О. Страхування. Київ: Центр навчальної літератури, 2008. 582 с.
4. Бенедисюк А. О. Перспективи розвитку страхового ринку України в умовах глобалізації. Збірник матеріалів студентського науково-практичного круглого столу. 2018. 298 с.
5. Временко Л. В. Пряме врегулювання збитків в автотранспортному страхуванні: значення та результати впровадження. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 64. С. 292-299.
6. Василенко А. В. Чому Автострахування є Обов'язковим. URL: <https://ukasko.ua/blog/pochemu-avtostrahovanie-objazatelno>
7. Господарський кодекс України: Кодекс України від 16.01.2003 № 436-IV. URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
8. Долгошея Н. О. Страхування в запитаннях та відповідях: навч. посіб. Київ: Центр учбової літератури, 2010. 318 с.
9. Золотарьова О.В. Ключові тенденції та пріоритети розвитку ринку страхових послуг в Україні. *Економіка і суспільство*. 2017. с. 413–420.
10. Журнал про страхування в Україні та країн СНД «Форіншурер». URL: <https://forinsurer.com>
11. Закон України "Про інноваційну діяльність" від 04.07.2002 № 40IV. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4015>
12. Закон України «Про страхування» від 18.11.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20/card4#History>
13. Карпенко К. К. Історична ретроспектива формування та розвитку страхування наземних транспортних засобів в Україні. *Вісник Луганського*

державного університету внутрішніх справ імені Е. О. Дідоренка. 2017. Вип. 1. С. 141-150.

14. Колотій Ю. С. Проблеми розвитку автострахування в Україні. Всеукраїнська студентська науково-практична конференція. 2017. С. 157-160

15. Кондратенко Д. В. Необхідність та значення коригуючих коефіцієнтів у страхуванні цивільної відповідальності автовласників. *Вісник економіки транспорту і промисловості*. 2018. № 61. С. 240-247.

16. Кривошлик Т. Д. Оцінка вартості життя як чинник розвитку страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів. *Інвестиції: практика та досвід*. 2018. № 23. С. 17-22.

17. Кривошлик Т. Д. Сегмент видів страхування відповідальності власників джерел підвищеної небезпеки на страховому ринку України. *Фінанси, облік і аудит: зб. наук. пр.* 2016. № 2 (28). С. 64 -79.

18. Курінна, А. В. Сучасні тенденції страхування транспортних засобів в Україні. *Журнал східноєвропейського права*. 2019. № 59. С. 158-164.

19. Малючков М. А. Технологія надання послуг фізичним особам із автотранспортного страхування в Україні. *Управління розвитком*. 2014. № 11. С. 92-94.

20. Марценюк-Розарьєнова О. В. Майнове страхування: особливості, значимість та перспективи розвитку. *Financial space*. 2014 № 3 (15). С. 147-151

21. Марценюк-Розарьєнова О. В. Розвиток ринку автострахування в Україні: проблеми та перспективи. *Електронне наукове фахове видання «Ефективна економіка»*. 2018. № 3. 7 с.

22. Мороз Р. А. Автострахування в Україні, стан та перспективи розвитку. Матеріали V Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції молодих учених та студентів. 2017. С. 86-88.

23. Моташко Т. П. Каталізатори та інгібітори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Економіка та держава*. 2020. № 3. С. 110-114.

24. Нескороджена Л.Л. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні: історичний аспект. *Юриспруденція: теорія і практика*. 2007. № 3. С. 19-24.
25. Новосьолова О. С., Малюжець О. І. Проблемні аспекти розвитку страхування майна в Україні. Збірник тез Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції «Вдосконалення фінансово-кредитного механізму забезпечення інноваційного розвитку економіки». 2020. С. 68-69.
26. Нужнов Є. В. Тенденції розвитку автострахування в Україні. *Проблеми підвищення ефективності інфраструктури*. 2012. № 35. С. 5
27. Осадець С.С. Страхові послуги. Київ: КНЕУ, 2007. 464 с.
28. Осадець С.С. Страхування. Київ: КНЕУ, 2002. 599 с.
29. Островерха Р. Е. Прибуткове оподаткування страхових компаній: досвід та напрямки удосконалення. *Вісник КНУ ім. Т. Шевченка*. 2009. С. 80-84
30. Офіційний сайт компанії Benish GPS. URL: <http://www.benishgps.com>
31. Офіційний сайт Моторно-транспортного страхового бюро України. URL: <http://www.mtsbu.ua5>.
32. Пікус Р., Заколюдажний В. Інноваційний розвиток страхової діяльності як основа підвищення її ефективності. *Вісник Київського національного університету ім. Тараса Шевченка. Економіка*. 2015. Випуск 3. С. 72-80.
33. Приказюк Н.В. Роль Інтернету в реалізації страхових послуг. *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка..Економіка*. 2014. № 3 (156). С. 52-56.
34. Приказюк Н.В., Моташко Т.П. Інтернет-продаж страхових послуг: тенденції та перспективи розвитку. *Економіка і фінанси*. 2015. №1. С. 42-47. URL: http://ecofin.at.ua/maket_201501.pdf
35. Приказюк Н.В., Моташко Т.П. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2015. № 3 (168). С. 37-47.

36. Про внесення змін до Закону України «Про страхування»: Закон України від 4 жовтня 2001 р. № 2745 ІІІ. Відомості Верховної Ради України. 2002. № 7. Ст. 50
37. Про затвердження Змін до Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Розпорядження Нацкомфінпослуг від 31.08.2017 № 3631.Київ. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1197-17#Text>
38. Про страхування: Закон України від 06.04.1996 №436- ІV). URL: <http://www.dfp.gov.ua>.
39. Роль інтернету в реалізації страхових послуг. *Вісник КНУ імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2014. № 156. С. 52-56.
40. Рудик О., Дропа Я., Панчук Х. Основні тенденції майнового страхування України. *Вісник Львівського університету. Серія економічна*. 2013. Випуск 49. С. 445-451
41. Салайчук О. М. Генезис автотранспортного страхування. *Вісник Хмельницького національного університету*. 2016. № 2(1). С. 129-134.
42. Слободянюк О. В. Тенденції розвитку страхування майна в Україні. *Причорноморські економічні студії*. 2019. № 41. С. 170-175
43. Стоянчева Н. В., Рубцова Н. М. Сучасний стан майнового страхування в Україні. 2019. С. 261-262.
44. Стояк Л. В. Ключові тенденції та пріоритети розвитку ринку страхових послуг в Україні. 2017. с. 413–420.
45. Ткачук О. А., Антонюк В. В., Приступа Л. А. Вплив пандемії COVID-19 на функціонування та розвиток страхового ринку України. Фінансові аспекти розвитку економіки України: теорія, методологія, практика: збірник наукових праць здобувачів вищої освіти і молодих учених. Хмельницький: ХНУ, 2021. С.63-64 URL: <https://fbs.khnu.km.ua/fs/5/2-51.pdf>
46. Ткаченко Н.В. Вплив іноземного капіталу на розвиток страхової системи України. *Фінанси України*. 2011. №6. С.115-121.

47. Чала Ю. В. Ринок страхування життя в Україні: тенденції та європейський досвід. *Наука й економіка*. 2014. № 2(34). С. 134-160
48. Федорович І.М. Проблеми та перспективи розвитку автострахування в Україні. *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. 2019. №39. С. 79-85.
49. Фурман В. М. Страхування: теоретичні засади та стратегія розвитку: Монографія. Київ: КНЕУ, 2005. 296 с.
50. Шаповал Л. П. Розвиток системи автотранспортного страхування "Зелена картка" в Україні. *Економіка. Фінанси. Право*. 2017. № 11(2). С. 41-44.
51. Шевченко В. І. Цифрова ера ОСАГО. URL: <http://blogs.korrespondent.net/blog/business/3723465>
52. Яворська Т.В. Страхові послуги: навч. посіб. Київ: Знання, 2008. 350с.
53. Financial Innovation. URL: http://www.econ.chula.ac.th/public/members/sohitrn.Financial_inovetion_5G.pdf
54. Prikszyuk N. and Motashko T. (2015), Ukraine and the Determining Factors, *Procedia Economics and Finance*. URL: <http://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2212567115010011>
55. Volosovich S. Insurtech: challenges and development perspectives. *International Journal of Innovative Technologies in Economy*, 2016, no 3, pp. 39-42.