МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

ННІ/факультет	*інститут економіки та бізнес-освіти*
Кафедра	*фінансів і бухгалтерського обліку*
Спеціальність	*072 «Фінанси, банківська справа та страхування»*
Форма навчання	*заочна*

КВАЛІФІКАЦІЙНА БАКАЛАВРСЬКА РОБОТА

Альмяшева Андрія Юрійовича
(прізвище, ім'я, по батькові здобувача)

на тему **«Сучасне автострахування з використанням цифрових технологій»**
(повна назва теми)

за матеріалами **Приватне акціонерне товариство «Страхова компанія «АРКС»**
(повна назва бази дослідження)

науковий керівник к. е. н. _____ Супрун Н.В.
(наук. ступінь, вчене звання) *(підпис)* *(прізвище, ініціали)*

Робота допущена до захисту в ЕК
Протокол засідання кафедри
від _____*16 червня*_____ 20*25*р. № _*13*_
Завідувач кафедри _____
(підпис)
___*к.е.н., доцент*_____ _*О.В.Нєізвєстна*_____
Наук. ступень, вчене звання *Ініціали, прізвище*

Кривий Ріг – 2025

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ ЕКОНОМІКИ І ТЕХНОЛОГІЙ

ННІ/факультет	*інститут економіки та бізнес-освіти*
Кафедра	*фінансів і бухгалтерського обліку*
Спеціальність	*072 «Фінанси, банківська справа та страхування»*
Форма навчання	*заочна*

«ЗАТВЕРДЖУЮ»
Завідувач кафедри _____ *О.В.Нєізвєстна*
(підпис) (Прізвище, ініціали)
«__*04*__»__*квітня*__ 20*25* року

ЗАВДАННЯ
НА КВАЛІФІКАЦІЙНУ БАКАЛАВРСЬКУ РОБОТУ

1. Тема роботи «Сучасне автострахування з використанням цифрових технологій»

Керівник роботи к.е.н., доцент кафедри фінансів і бухгалтерського обліку Супрун Наталія Вікторівна

затверджені наказом закладу вищої освіти від «_04_» __*квітня*__ 20*25* р. №__*229-ст*___

2. Строк подання здобувачем роботи до «*07*» _*червня*__ 20*25* р.

3. Зміст кваліфікаційної роботи, об'єкт, предмет та мета дослідження:

Розділ 1. Теоретичні та методичні засади функціонування автострахування в Україні: класифікація автострахування, специфіка та важливість напрямку; основні умови проведення страхування КАСКО автомобілів; механізм дії та законодавчо-нормативне забезпечення страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів.

Розділ 2. Оцінка розвитку автострахування в Україні на сучасному етапі: аналіз розвитку страхового ринку України під час широкомасштабної війни та його автотранспортного сегменту; оцінка інституційного середовища та перспектив розвитку автотранспортного страхування в умовах воєнного стану; діяльність страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» в сегменті автострахування.

Розділ 3. Рекомендації щодо удосконалення системи автотранспортного страхування в Україні: формування попереджувальних заходів у системі автотранспортного страхування; роль діджиталізації у покращенні страхових послуг з автострахування ПрАТ «СК «АРКС»; застосування страхової телематики в автотранспортному страхуванні.

Об'єкт дослідження: автотранспортне страхування на страховому ринку України.

Предмет дослідження: трансформаційні процеси, що відбуваються у сегменті автострахування у зв'язку зі зміною страхового законодавства та широкому впровадженню у процес цифрових технологій.

Мета кваліфікаційної роботи: проведення аналізу сегменту автострахування в Україні, визначення проблем його функціонування в умовах воєнного стану та оцінка впливу сучасних цифрових технологій на діяльність страховиків у цій сфері.

5. Дата видачі завдання «4» квітня 2025 р.

КАЛЕНДАРНИЙ ПЛАН

№ з/п	Назва етапів МДР	Строк виконання етапів роботи	Відмітка керівника про виконання етапів (дата, підпис)
1	Підготовка розділу 1	до 11.04.2025	11.04.2025
2	Підготовка розділу 2	до 02.05.2025	30.04.2025
3.	Підготовка розділу 3	до 23.05.2025	21.05.2025
4	Отримання відгуку від наукового керівника	до 07.06.2025	04.06.2025
5	Подання кваліфікаційної роботи на перегляд завідувачу кафедри	до 10.06.2025	09.06.2025
6	Реєстрація завершеної кваліфікаційної роботи	до 13.06.2025	Реєстраційний №___ «_*13*»_червня_2025 р.
7	Попередній захист кваліфікаційної роботи на кафедрі	14.06.2025	14.06.2025
8	Підготовка до захисту в ЕК	до 20.06.2025	19.06.2025

Завдання підготував науковий керівник _____ Супрун Н. В.
(підпис) (прізвище та ініціали)

Завдання одержав _____ Альмяшев А. Ю.
(підпис) (прізвище та ініціали)

ЗАЯВА

Я, Альмяшев Андрій Юрійович, засвідчую, що кваліфікаційна бакалаврська робота на тему: «Сучасне автострахування з використанням цифрових технологій» написана мною самостійно. Робота містить результати власних досліджень. Використання ідей, результатів і текстів інших авторів мають посилання на відповідне джерело.

03.06.2025 р.	_____	А. Ю. Альмяшев
дата	підпис	ініціали, прізвище

АНОТАЦІЯ

Альмяшев А. Ю. Сучасне автострахування з використанням цифрових технологій (за матеріалами ПрАТ «СК «АРКС»). – Рукопис.

Кваліфікаційна робота бакалавра за спеціальністю 072 Фінанси, банківська справа та страхування. Державний університет економіки і технологій. Кривий Ріг, 2025.

В роботі оцінено розвиток сегменту автострахування в умовах воєнного стану та кардинальних змін законодавчо-нормативного забезпечення бізнес-процесів у страховому бізнесі. Проаналізовано діяльність компаній-лідерів, визначено роль автотранспортного страхування в функціонуванні страхового ринку. За допомогою статистичних методів визначено вагомий вплив сегменту на діяльність провідних страховиків.

Оцінено роботу з формування превентивних заходів у діяльності з автострахування на рівні держави та страхових компаній. Пропоновано імітаційну модель визначення оптимального рівня франшизи у страхуванні КАСКО на основі гамма-розподілу параметрів та використання програмного забезпечення MATLAB.

Проаналізовано роль цифровізації у відносинах між регулятором і страховиками, оцінено рівень цифровізації МТСБУ. Визначено роль діджиталізації у оптимізації бізнес-процесів автострахування на рівні фронт- і бек-офісів страховика, оцінено подальші перспективи використання цифрових інструментів та формування на їх основі комплексних рішень. Ідентифіковано ризики, пов’язані з впровадженням у діяльність страхових компаній інформаційних технологій.

Ключові слова: автотранспортне страхування, бізнес-процес, цивільно-правова відповідальність водіїв, КАСКО, «Зелена картка», НБУ, МТСБУ, інформаційні технології, електронний поліс, страхова телематика, пряме врегулювання збитків, ліміт відповідальності, франшиза, цифровізація.

ЗМІСТ

		стор.
ВСТУП		3
РОЗДІЛ 1	**Теоретичні та методичні засади функціонування автострахування в Україні**	7
1.1	Класифікація автострахування, специфіка та важливість напрямку	7
1.2	Основні умови проведення страхування КАСКО автомобілів	14
1.3	Механізм дії та законодавчо-нормативне забезпечення страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів	22
	Висновки до розділу 1	33
РОЗДІЛ 2	**Оцінка розвитку автострахування в Україні на сучасному етапі**	35
2.1	Аналіз розвитку страхового ринку України під час широкомасштабної війни та його автотранспортного сегменту	35
2.2	Оцінка інституційного середовища та перспектив розвитку автотранспортного страхування в умовах воєнного стану	44
2.3	Діяльність страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» в сегменті автострахування	56
	Висновки до розділу 2	63
РОЗДІЛ 3	**Рекомендації щодо удосконалення системи автотранспортного страхування в Україні**	65
3.1	Формування попереджувальних заходів у системі автотранспортного страхування	65
3.2	Роль діджиталізації у покращенні страхових послуг з автострахування ПрАТ «СК «АРКС»	71
3.3	Застосування страхової телематики в автотранспортному страхуванні	77
	Висновки до розділу 3	96
ВИСНОВКИ		100
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ		106
ДОДАТКИ		112

ВСТУП

В Україні від самого початку розвитку страхового ринку автострахування стало його локомотивом і залишається таким і на сьогодні. Попри те, що з початку 2022 року і по сьогодення в Україні триває широкомасштабна війна, кількість автомобілів зростає. Це стосується як первинного, так і вторинного сегментів авторинку. Відповідно зростає кількість ризиків пов'язаних з автотранспортом, і попит на різні види страхування. Розвитку цього сегмента страхування сприяє і обов'язковість страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що передбачено діючим законодавством.

У радянський і ранішній пострадянський періоди більшість громадян не мали змоги придбати автомобіль, що спричинило значний нереалізований попит. Поступове, а часом і бурхливе, зростання первинного і вторинного ринків автомобілів призвело до швидкого зростання кількості автомобілів у країні. З'явився і почав швидко розвиватися сегмент автострахування. Додатковими чинниками розвитку сегменту стали зростання обсягів вантажних автоперевезень та впровадження обов'язкового страхування пасажирів. Найбільший приріст ринку автострахування відбувся у 2007–2009 роках, коли до зростаючої кількості полісів КАСКО, оформлених на автомобілі, придбані в кредит, додалося обов'язкове страхування цивільної відповідальності водіїв. У 2023 році автокредитування стало відновлюватися, а ввезення автомобілів, що були у вжитку досягло довоєнного рівня.

Актуальність теми кваліфікаційної роботи бакалавра визначається:

- визначною роллю автострахування в функціонуванні страхового ринку під час війни;

- соціальним значенням страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів і процесами трансформації цього виду страхування у світі євроінтеграції України;

- радикальними змінами у сегменті автострахування пов’язаними з процесами діджиталізації.

Питання автострахування вивчали численні науковці, серед яких С. Осадець, О. Вовчак, О. Гаманкова, Т. Говорушко, О. Мурашко, Т. Яворська та інші. Практичним аспектам цієї сфери присвятили свої роботи А. Бухтіарова, О. Журавка, І. Рудих, І. Іщук, О. Залєтов, В. Косинська, Л. Лесик, О. Паращук, Р. Пустовійт, О. Сосновська. Водночас фундаментальних досліджень у цій галузі бракує. Роль автострахування в умовах функціонування страхового ринку під час війни не вивчена, а процеси діджиталізації, що суттєво змінили практику проведення страхових операцій потребують наукового узагальнення.

Метою кваліфікаційної роботи бакалавра є проведення аналізу сегменту автострахування в Україні, визначення проблем його функціонування в умовах воєнного стану та оцінка впливу сучасних цифрових технологій на діяльність страховиків у цій сфері.

В прикладному аспекті для досягнення мети дослідження планується розв’язати такі завдання:

- оцінити розвиток автострахування в Україні у періоді широкомасштабного вторгнення;

- проаналізувати вплив останніх змін у страховому законодавстві на сегмент автострахування;

- розробити модель обчислення оптимального розміру франшизи при страхуванні КАСКО;

- проаналізувати зміни, що відбулися на страховому ринку Україні під час війни і визначити роль сегменту автострахування;

- оцінити діяльність страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» в сегменті автострахування;

- розробити рекомендації щодо удосконалення політики у сфері автострахування для страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС»;

- проаналізувати діяльність Моторного транспортного страхового бюро України;

- визначити можливості і ризики діджиталізації для сфери автострахування у фронт- та бек-офісах страхових компаній;

- розробити модель обчислення оптимального розміру франшизи при страхуванні КАСКО;

- проаналізувати вплив останніх змін у страховому законодавстві на сегмент автострахування та розробити опцію «цінність життя».

Об'єктом дослідження кваліфікаційної роботи бакалавра виступає автотранспортне страхування на страховому ринку України.

Предметом є трансформаційні процеси, що відбуваються у сегменті автострахування у зв'язку зі зміною страхового законодавства та широкому впровадженню у процес цифрових технологій.

Дослідження має прикладний характер з використанням релевантних цифрових даних та застосуванням різних методів обробки інформації.

Особистим внеском є:

- розробка універсальної моделі для встановлення розміру франшизи;

- вивчення закордонного досвіду і обґрунтування застосування поняття «цінність життя» при проведенні автострахування в Україні.

Практичне значення дослідження полягає у розробці пропозицій управління моторним страховим портфелем для ПрАТ «СК «АРКС».

Дослідження базується на законодавчих та нормативних актах України щодо страхування та дорожнього руху, матеріалах НБУ. Додатково використані наукові публікації, офіційного сайту ПрАТ «СК «АРКС».

У процесі написання кваліфікаційної роботи бакалавра застосовувалися різноманітні наукові методи, а саме:

- метод системного підходу, для оцінки страхування як складової частини фінансової системи держави у взаємодії з банківською справою, пенсійним забезпеченням, медициною тощо;

- діалектичний метод пізнання для аналізу розвитку автострахування на українських просторах, взаємозв'язку та взаємозалежності, щодо впливу автострахування на розвиток страхового ринку у довоєнний та воєнний періоди, змін у законодавчій базі та їх впливу на сегмент автострахування;

- метод аналізу та синтезу для деталізації окремих складових страхового процесу та опцій страхування КАСКО та страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- економіко-статистичні методи для обробки кількісної інформації: статистичних даних щодо обсягів страхових премій, виплат, рівня страхового проникнення для розробки оптимального рівня франшизи у страхуванні КАСКО з використанням програмного забезпечення MATLAB;

- порівняльний метод, для зіставлення показників діяльності страхової компанії ПрАТ СК «АРКС» з іншими компаніями у сфері автострахування та виявленим основним конкурентом ПрАТ СК «Арсенал Страхування» у сфері страхової телематики.

Результати роботи частково оприлюднені у науковій роботі «Трансформаційні процеси автострахування в Україні: можливості та ризики» на Всеукраїнському конкурсі студентських наукових робіт зі «Страхування» у 2024/2025 навчальному році.

РОЗДІЛ 1
ТЕОРЕТИЧНІ ТА МЕТОДИЧНІ ЗАСАДИ ФУНКЦІОНУВАННЯ АВТОСТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

1.1 Класифікація автострахування, специфіка та важливість напрямку

Автомобільний транспорт залишається найбільш поширеним і водночас небезпечним як для його власників (або експлуатантів), так і оточуючих: водіїв інших транспортних засобів, пасажирів, пішоходів. Усе це зумовлює об'єктивні підстави для страхування як своїх транспортних засобів, так і відповідальності за збитки, що можуть бути завдані цим транспортом життю, здоров'ю та майну третіх осіб. З 2009 року і по сьогодні українська економіка перебуває у ситуації перманентної кризи, але кількість автомобілів постійно зростає. Примітним є те, що вона продовжувала зростати і після початку широкомасштабної війни.

Трансформування підходів до автотранспортного страхування має враховувати значні зміни пов’язані з процесами глобалізації та діджиталізації. Глобалізація страхових відносин долає законодавчі й економічні бар’єри між національними страховими ринками, що є показовим у автострахуванні і реалізується через міжнародну систему відповідальності водіїв «Зелена Картка». Усе більше людей подорожує на автомобілях всередині ЄС, попри кризові прояви зростають і обсяги комерційних автоперевезень вантажів і пасажирів. Це формує потребу в уніфікації вимог страхування відповідальності водіїв, що реалізується у системі «Зелена Картка», удосконаленні вимог до оцінки платоспроможності страховиків, що є учасниками процесу (з 2024 року реалізується в оновленні підходів до оцінки платоспроможності, що представлені у новому Законі України «Про страхування»).

Автором запропоновано моделювання процесів управління автотранспортним ринком в умовах глобалізації страхових відносин та удосконаленні національної системи управління автотранспортним страхуванням (рис. 1.1).

Рис. 1.1. Схема процесу взаємодії інституцій у сфері автострахування в Україні

Примітка. Складено автором

Окремими фактором, який стає відігравати визначальне значення у автострахуванні, є діджиталізація процесів, яка в однаковій мірі стосується і фронт, і бек – офісу страховика. Це питання потребує детального аналізу.

Страхування автомобілів має вже більш як столітню історію. Перший автомобіль був застрахований у 1901 році в Лондоні. За іншими даними автомобільне страхування починає свою історію з першого лютого 1898 року, коли страхова компанія Travelers Insurance Company, розташована в

Америці, видала найперший поліс автострахування. Є і інші версії, але дати практично збігаються.

Оскільки досвіду страхування автомобілів не було, синдикати Ллойда, наприклад, пристосували до автострахування морський страховий поліс. Вважалося, що новий вид транспорту є аналогом корабля, але призначений для навігації на суші. Така практика згодом поширилася в усій Європі. В США автомобіль відразу розглядався як специфічний об'єкт з позицій страхування. Згодом швидкими темпами зростала кількість автомобілів, посилювалася потреба в захисті від ризиків з урахуванням специфіки, зумовленої цим транспортом. Усе це сприяло виокремленню обсягів страхування автомобільних ризиків, удосконаленню умов надання таких послуг [5, с. 54].

В Російській Імперії страхування автомобілів не проводилося. Не проводилося воно і в колишньому Радянському Союзі до 50-х років минулого сторіччя. Це обумовлене нерозвиненістю автотранспорту в Російській Імперії, і практично повним його державним статусом в колишньому СРСР [49, с. 39].

У таблиці (табл. 1.1) представлено етапи розвитку автотранспортного страхування в СРСР.

Таблиця 1.1

Етапи розвитку автотранспортного страхування в СРСР

Етап	Характеристика етапу
1 етап (1955-1985 рр.)	Добровільне страхування транспортних засобів, що належать громадянам, стало самостійним засобом страхування.
2 етап (1986-1990 рр.)	Введення і розвиток добровільного комбінованого страхування автомобіля, водія і багажу (авто-комбі).
3 етап (з 1991 року)	Визначається введенням нових правил добровільного страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів.

Джерело: складено на основі [44]

Головним негативним впливом, який страховий ринок України отримав у спадщину від СРСР була відсутність страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Даний вид страхування почав розвиватися лише через декілька років після отримання Україною незалежності. Спочатку обов'язковість цього виду страхування намагалися встановити декретом (1998 рік). У 1996 році, в першій редакції Закону України «Про страхування» було закріплено обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. При цьому де факто даний вид страхування продовжував залишатися добровільним. Навіть прийняття у 2004 році профільного Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» не розв'язало ситуацію. По суті йдеться про яскраву ілюстрацію правового нігілізму.

Класифікація автомобільного страхування відповідно до ієрархії (обсягу надходження страхових премій) має вигляд (табл. 1.2).

Таблиця 1.2

Класифікація та ієрархія автомобільного страхування

№	Види страхування	Характеристика
1	2	3
1	КАСКО	Добровільне страхування транспортного засобу на випадок його пошкодження або повного конструктивного знищення внаслідок ДТП, стихійного лиха або крадіжки. Набирає характер обов'язкового у випадку придбання автомобіля у кредит, оскільки страхування вимагає банк. На момент написання роботи приносить найбільше страхових премій у сегменті.
2	ОСАЦПВВ	Передбачене законом обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власника наземного транспортного засобу від шкоди, що може бути заподіяна експлуатацією автомобіля чи мотоцикла здоров'ю й майну третіх осіб. За статистикою перебуває на другому місці у сегменті (станом на 2024 рік). Але очікується, що після змін до законодавства, збільшення лімітів відповідальності і страхових премій переміститься на перше місце. Має більш широкий спектр охоплення (поліс повинні мати усі водії).

Продовж. табл. 1.2

1	2	3
3	Страхування відповідальності перевізників	Об’єктом є відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров’ю пасажирів під час перевезення автомобільним транспортом, та за шкоду, заподіяну багажу при перевезенні автомобільним транспортом.
4	Страхування вантажів	Добровільний вид страхування. Страхувальником може бути власник вантажу, сторона, що продає вантаж і відповідає за перевезення, сам перевізник. У випадку міжнародних перевезень умови регламентуються INCOTERMS
5	Страхування від нещасних випадків водіїв	Добровільний вид страхування пасажирів на випадок смерті або втрати здоров’я.

Примітка. Складено автором

До початку 2000 років у страхуванні КАСКО продовжували використовувати методики, розроблені ще за часів СРСР, наприклад, пропорційну відповідальність, що нині є застарілою практикою.

Найбільший ріст спостерігався у 2007–2009 роках, коли збільшилася кількість укладених договорів КАСКО на придбані в кредит нові автомобілі, а також було впроваджено обов’язкове страхування цивільної відповідальності водіїв. Введення цього виду страхування в листопаді 2008 року дозволило багатьом страховим компаніям пережити економічну кризу. У цей же період на український страховий ринок вийшли західні компанії, які привнесли передовий досвід страхування автомобілів і вантажів.

Економічні кризи 2009–2010 та 2014–2015 років мали негативний вплив на автострахування. Незважаючи на це, у 2015 році сектор автострахування показав номінальне зростання. Його роль залишається значною і під час сьогоднішньої вже широкомасштабної війни. Під час вже понад трьох років війни при зменшенні реальної кількості населення парк автомобільного транспорту зростає.

Привабливість автострахування для страховиків пояснюється кількома чинниками. По-перше, вартість об’єктів страхування відносно невисока, тому навіть нові компанії можуть утримувати більшість ризиків самостійно, уникаючи необхідності перестрахування. По-друге, страхування

транспортних засобів забезпечує стабільний приплив страхових премій. У країнах Західної Європи власники автомобілів щорічно витрачають на страхові послуги понад 500 євро, тоді як в Україні цей показник поки що значно нижчий, але має тенденцію до зростання. Крім того, страховики можуть отримувати додатковий дохід за рахунок інвестиційної діяльності, використовуючи тимчасово вільні кошти резервів.

Автострахування також відкриває можливості для надання клієнтам додаткових сервісних послуг, таких як ремонт транспортного засобу на партнерських СТО, оренда підмінного автомобіля або компенсація втраченої машини. Це підвищує довіру до страховика і стимулює клієнтів користуватися й іншими видами страхування.

Часто перше знайомство страховика зі страхувальником здійснюється саме під час укладанні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Є перспективи зростання і обсягу ринку, і страхових премій. На сьогодні менше 30% автовласників в Україні мають поліси страхування транспортних засобів КАСКО. Основні причини цього такі (табл. 1.3).

Таблиця 1.3

Причини нерозвиненості страхування КАСКО в Україні

Причини	Характеристика, можливості розв'язання (вирішення)
Старіння автопарку	Більшість автомобілів в Україні були випущені до 2015 року, і багато з них експлуатуються понад 20 років. Через це страхові компанії неохоче беруть їх на страхування за стандартними програмами КАСКО. Однак з 2020-років деякі компанії запровадили програми страхування старих авто за умови їхньої належної технічної справності.
Низька платоспроможність населення.	Після криз 2014–2015 років та 2022-2025 років фінансовий стан багатьох українців значно погіршився. Багато власників автомобілів — це люди пенсійного віку, які не можуть дозволити собі сплату страхових внесків на загальних умовах. Зростання реальних доходів і відновлення автокредитування може розв'язати проблему.
Недосконале законодавство.	Законодавство не регулює основні опції страхування КАСКО (а з 2024 року і страхування відповідальності водіїв). Необхідно встановити вимоги до обов'язкових опцій та нормативи розкриття методики формування тарифів

Примітка. Розроблено автором

Європейський досвід свідчить про значну роль автострахування, яке виділено в окремі категорії. В Україні система класифікації автострахування загалом відповідає європейській практиці (табл. 1.4).

Таблиця 1.4

Склад класів страхування відповідно до рівня страхового ризику

Клас страхування відповідно до Solvency II	Види страхування відповідно до Закону України «Про страхування»
Клас 1 – страхування захисту доходів	страхування від нещасних випадків, страхування здоров'я на випадок хвороби
Клас 2 – страхування медичних витрат	медичне страхування, страхування медичних витрат
Клас 3 - страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів	страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів
Клас 4 – страхування наземних транспортних засобів	страхування наземного транспорту (крім залізничного) страхування залізничного транспорту
Клас 5 – страхування морського, повітряного транспорту та перевезень	страхування повітряного та водного транспорту, страхування вантажів та багажу. страхування відповідальності власників повітряного та водного транспорту, авіаційне страхування цивільної авіації. страхування відповідальності морського перевізника
Клас 6 – страхування майна від вогню та пошкоджень	страхування від вогневих ризиків та ризиків стихійних явищ; страхування майна
Клас 7 – страхування відповідальності	страхування відповідальності перед третіми особами (іншої, ніж передбачено пунктами 12-14 статті 6 Закону України «Про страхування»)
Клас 8 – страхування кредитів та виданих гарантій	страхування кредитів, страхування виданих гарантій (порук) та прийнятих гарантій
Клас 9 – страхування працівників	корпоративне страхування від нещасних випадків та медичне страхування, обов'язкові види страхування працівників, передбачені пунктами 2-5. 13. 19 статті 7 Закону України «Про страхування»
Клас 10 – страхування судових витрат	страхування судових витрат
Клас 11 – страхування подорожуючих	інші види добровільного страхування
Клас 12 – страхування підприємницьких ризиків	страхування інвестицій, страхування фінансових ризиків

Джерело: складено на основі [31]

Автострахування є динамічною сферою, що постійно розвивається. Щороку кількість страхувальників у світі зростає, оскільки збільшується

число власників автомобілів та осіб, які ними користуються. Це стимулює страховиків до впровадження новітніх технологій у процес страхування.

Сучасний ринок автострахування активно впроваджує інтернет-продажі, страхову телематику та електронні поліси, про що буде розказано далі.

В Україні рівень страхової культури залишається низьким як серед власників автомобілів, так і серед представників державних установ, правоохоронних органів, банків і податкових служб. Це ускладнює максимальне охоплення автовласників страховими послугами. Світовий досвід доводить: чим ширший ринок страхування, тим менші витрати на страхування для кожного транспортного засобу.

Попри існуючі виклики, ринок автострахування зростає швидше за темпи зростання ВВП. Навіть під час економічної кризи 2014 року всі напрями страхування зазнали значного спаду, але вже у 2015 році почалося нехай і незначне, проте зростання страхових премій. Зростання обсягів автострахування спостерігаємо і у 2023 році.

1.2 Основні умови проведення страхування КАСКО автомобілів

Страхування КАСКО автомобілів є добровільним, але може набирати характер обов’язкового, оскільки цього вимагає банк (маючи для цього усі законодавчі підстави).

Переважна більшість активних учасників страхового ринку України надає послуги зі страхування КАСКО, оскільки цей вид страхування є достатньо дорогим і забезпечує страховикам хороший рівень прибутку.

Договір може укладатися як у паперовому, так і електронному форматі. Договори КАСКО різних компаній мають значне різноманіття опцій та

параметрів. Усі деталі договору мають відображатися у правилах страхування, які затверджуються Національним банком України.

Велика кількість договорів страхування КАСКО укладається через посередників. Головними посередниками виступають автосалони та комерційні банки (при видачі кредиту на придбання автотранспортного засобу), які працюють за агентськими схемами. Функціонує і брокерський канал реалізації послуг КАСКО, але його роль не є значною. В Україні брокерський канал найбільше використовується у страхуванні життя.

Договори КАСКО укладаються і страховими агентами. З 2025 року у цьому сегменті будуть певні зміни, оскільки НБУ підсилило нагляд за страховими посередниками.

Ще донедавна при страхуванні КАСКО переважало надання страхових послуг через центральні офіси та філії страховиків. Сьогодні парадигма змінюється і швидко набирає обертів продажу страхування КАСКО через інтернет. Актуальним у найближчі часи стане і вбудоване страхування, яке поєднує у собі елементи відомого раніше страхування КАСКО-КОМБІ (включає у себе одночасне страхування автомобіля, водія й багажу) з елементами сучасної страхової телематики.

Дуже важко сформувати типові правила страхування КАСКО. На цю обставину неодноразово звертав увагу проф. Осадець С.С. [43]. Проаналізувавши правила КАСКО компаній, які є у вільному доступі виділено декілька спільних рис.

Кожні правила є по суті юридичним договором і містять Загальні положення, Страхові ризики і страхові випадки, Термін і місце дії договору страхування, Страхові суми, Виключення страхових випадків і обмеження страхування, Порядок укладення страхового договору, Страхові премії, Права і обов’язки сторін, Документи, що підтверджують настання страхового випадку і оцінку збитків, Оцінка збитків і виплата страхового відшкодування, Припинення дії договору, Порядок вирішення спорів, Терміни, що застосовуються у правилах.

В загальних положеннях визначаються певні дані про компанію, про її здатність проводити даний вид страхування.

Під страховим ризиком зазвичай розуміють ймовірне пошкодження, знищення або викрадення транспортного засобу страхувальника.

До страхових випадків відносяться:

- пошкодження чи знищення транспортного засобу або його частин (у т. ч. фар, дзеркал, стекол) внаслідок дорожньо-транспортної пригоди;

- викрадення транспортного засобу; крадіжка, пошкодження або знищення його частин, деталей, приладів і приладдя, що викликані навмисними діями третіх осіб у будь-якому місці знаходження транспортного засобу;

- пошкодження або знищення транспортного засобу внаслідок стихійного лиха (повінь, буря, ураган, смерч, цунамі, шторм, злива, град, обвал, лавина, оповзень, вихід підґрунтових вод, паводок, сель, удар блискавки, осідання ґрунту), падіння дерев та інших предметів, нападу тварин, а також пожежі чи самозайняття транспортного засобу.

Термін страхування може бути різним, як правило від одного тижня до 1 року. Місце – територія України.

На страхування КАСКО не приймаються транспортні засоби, що знаходяться в експлуатації понад 10 років (якщо інше не передбачено договором страхування), а також такі, що мають серйозні пошкодження і значну корозію за оцінкою страховика.

Транспортний засіб може бути застрахований:

- на повну вартість. При цьому страхова сума дорівнює дійсній вартості транспортного засобу. Якщо заявлена Страховиком вартість викличе сумнів у Страховика, він має право вимагати документ, що підтверджує її достовірність;

- на суму в частці від повної вартості (але не менше 1/10 дійсної вартості). У цьому разі може застосовуватися пропорційна система відповідальності.

Але зараз при страхуванні КАСКО, в умовах жорсткої конкурентної боротьби за клієнта, здебільшого застосовується система «першого ризику». Суттю цієї системи є: повна виплата збитків в межах страхової суми, незалежно від того, яку частину від дійсної вартості складає страхова сума.

Часто страховики застосовують франшизу. В багатьох випадках безумовна франшиза складає 1,0 % страхової суми для легкових автомобілів і мотоциклів та 2,0 % для вантажних автомобілів, автобусів, причепів і інших транспортних засобів; без наявності вини у вчиненні ДТП - 0,2 % та 1,0 % відповідно. Названі цифри не є обов'язковими. Деякі страховики використовують франшизи не у відсотках, а у абсолютному вимірі.

Більшість страхових компаній надають знижку при страхуванні групи транспортних засобів. Наприклад:

а) від 5 одиниць до 10 одиниць - 10%;

б) від 10 одиниць до 20 одиниць - 15%;

в) від 20 одиниць до 30 одиниць - 20%.

Існують виключення зі страхових випадків і обмеження страхування, якими користуються більшість страховиків, а саме:

до страхових випадків не відносяться і виплати страхового відшкодування не провадяться у разі викрадення транспортного засобу або крадіжці його окремих частин і деталей, а також при знищенні чи пошкодженні його внаслідок:

- умисних дій страхувальника або його довірених осіб;

- гниття, корозії та інших природних хімічних процесів матеріалів, що використовуються у транспортному засобі, через зберігання у несприятливих умовах;

- обробки теплом, вогнем чи іншим термічним впливом на транспортний засіб (сушіння, зварювання, гаряча обробка та інше).

- використання страхувальником транспортного засобу в аварійному стані;

- управління транспортним засобом особою, яка не має посвідчення водія та/або перебуває у стані алкогольного сп'яніння, під впливом наркотичних чи токсичних речовин.

- непідкорення владі (втеча з місця пригоди, переслідування працівниками ДАІ), вчинення кримінально-карних дій;

- перевезення його морським, залізничним та іншими видами транспорту;

- буксирування застрахованого транспортного засобу іншим транспортним засобом або буксирування іншого транспортного засобу застрахованим транспортним засобом;

- участі у спортивних змаганнях;

- використання транспортного засобу для навчальної їзди.

До страхових випадків не відноситься захоплення транспортного засобу третіми особами, які добровільно допущені власником чи його дорученою особою в салон, чи при використанні транспортного засобу як таксі (якщо це не обумовлено у договорі страхування - "транспортний засіб - таксі").

Стандартні для усіх майнових договорів оговорки, а саме відшкодування не здійснюється:

- військових дій, громадських заворушень;

- захвату, конфіскації, арешту, що проведені цивільною чи військовою владою;

- радіоактивного зараження, внаслідок якого неможлива експлуатація транспортного засобу;

- вибуху внаслідок перевезення, зберігання боєприпасів, вибухових речовин;

- пожежі з причини порушення правил техніки безпеки під час користування пальними рідинами [45, с. 165].

При заповненні бланка заяви страхувальнику необхідно відповісти на ряд запитань, на підставі яких визначається розмір страхового тарифу.

Заповнення заяви не зобов'язує страхувальника продовжувати укладання договору страхування.

При укладанні договору страхування страхувальник надає страховику:

- можливість оглянути об'єкт страхування у світлий час доби;

- усі необхідні дані про об'єкт страхування, за достовірність яких він несе відповідальність;

- інформацію про договори страхування, що укладені щодо даного об'єкта страхування з іншими страховими організаціями.

Страхувальник має право сплачувати страхові премії готівкою або шляхом безготівкових розрахунків.

Договір страхування набирає чинності з моменту внесення першого страхового платежу, якщо інше не передбачено договором страхування.

Страхова премія визначається залежно від:

- страхової суми, вибраних страхувальником страхових випадків, ряду чинників, що впливають на рівень ризику виникнення страхового випадку (місця та умов зберігання, марки (моделі) транспортного засобу, року випуску; стажу водія (якщо водіїв декілька, то кожного з них); наявності охоронної сигналізації та протиугінних пристроїв (з урахуванням чи без урахування зносу);

- терміну страхування і розміру умовної франшизи у будь-якому випадку [42, с. 351].

Права і обов’язки сторін в більшості випадків відповідають тим, що прописані в Законі України «Про страхування». Головними принципами є:

- страхувальник має повідомляти страховика про усі суттєві умови договору страхування і вчасно вносити премії;

- страхових має ознайомити страхувальника з правилами страхування і вчасно здійснювати виплати при настанні страхових випадків;

- договір не має суперечити діючому законодавству [31].

Більшість страхових компаній мають приблизно однаковий перелік документів для здійснення страхових виплат за КАСКО.

Залежно від характеру страхового випадку і обставин його скоєння настання страхового випадку може бути підтверджене такими документами:

- довідка Національної поліції про ДТП встановленого взірця;

- довідка станції технічного обслуговування щодо технічного стану транспортного засобу, окремих його вузлів та агрегатів;

- довідки від пожежної служби, гідрометеослужби, слідчих органів і т. ін.

Розмір завданих збитків визначається страховиком за участю страхувальника на підставі:

- документа, де визначено перелік знищених, пошкоджених або викрадених складових частин об'єкта страхування (самого об'єкта в цілому);

- документа, складеного компетентними органами про час, обставини і причини знищення, пошкодження або викрадення складових частин об'єкта страхування (самого об'єкта в цілому).

- документа про витрати на компенсацію скоєних збитків [37].

Багато страховиків при страхуванні КАСКО використовують систему «бонус-малус», як це передбачено законодавством при проведенні страхування цивільної відповідальності водіїв. Але вивести будь-які стандарти неможливо – кожна компанія пропонує свої унікальні підходи.

Дія договору страхування припиняється за згодою сторін, а також у разі:

- закінчення терміну дії;

- виконання страховиком зобов'язань перед страхувальником у повному обсязі;

- несплати страхувальником страхової премії у встановлені договором терміни, при цьому договір вважається достроково припиненим у випадку, якщо перша (або чергова) частина страхової премії не була сплачена за письмовою вимогою страховика протягом десяти робочих днів з дня пред'явлення такої вимоги страхувальнику, якщо інше не передбачено умовами договору;

- в інших випадках передбачених Законом України «Про страхування».

Таким чином, страхування КАСКО має дві проблеми:

перша – високі страхові тарифи, що робить даний вид страхування недоступним для більшості водіїв;

друга – достатньо складні правила страхування з відсутністю єдиних стандартів (скільки компаній – скільки і правил).

Друга проблема особливо актуальна при укладенні договору КАСКО за кредитними автомобілями. В більшості випадків банк не надає можливості обирати страхову компанію. Як правило, правила страхування КАСКО є дуже невигідними для страхувальника, але він фактично не може відмовитися від них. Отже, уніфікація правил страхування КАСКО дуже потрібна і з цього боку. Адже, рано чи пізно автокредитування відновиться. Відстрочений попит на придбання нового автомобіля в країні залишається дуже високим.

На сьогодні попри практичну зупинку продажів автомобілів в кредит гроші за договорами КАСКО до страхових компаній надходять. Це і гроші за нові автомобілі придбані за готівку, це і внески за договорами укладеними до кризи 2014 року. Компанії шукають можливості продажу полісів КАСКО, розробляють нові програми, впроваджують технологічні нововведення. Зараз склалася тенденція, що більшість надходження страхових премій в автострахуванні забезпечуватиметься за рахунок страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Розглянемо механізм дії і умови цього страхування більш детально.

1.3 Механізм дії та законодавчо-нормативне забезпечення страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів

Автотранспортне страхування є найбільш поширеним на сьогодні напрямком страхування в Україні. Ще донедавна цей напрямок страхування забезпечував надходження більше половини страхових премій на ринку. Після початку кризи частка автострахування почала зменшуватися, але і за підсумками діяльності страховиків України в 2015 році цей вид страхування забезпечив надходження більш як 30% страхових премій. Дуже важливу роль в діяльності усіх страховиків, що мають відповідну ліцензію відіграє страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Даний вид страхування почав стрімко розвиватися починаючи з 1920-х років минулого сторіччя, що було пов'язано з бурхливим розвитком автотранспорту в ті часи в Європі і США. В Австрії цей вид страхування введено в 1929 році, в Англії – в 1930 році, у Німеччині – у 1939 році. Причому в переважній більшості країн Європи відповідальність за полісом початково була безлімітною. Тобто, покривалися ризики завдані автомобілем третім особам, їх майну, навколишньому середовищу, об'єктам, що перебувають поза межами дороги тощо [20, с. 232]. Зараз всі країни встановили ліміти відповідальності, але на достатньо високому рівні (600 тис. євро – 1 млн. євро)

В колишньому СРСР не було страхування відповідальності як виду. Коли в 1991 році, перед самим розпадом країни, почалася демонополізація страхового ринку перші приватні страховики створені у форматі кооперативів, керуючись європейським досвідом почали пропонувати поліси страхування цивільної відповідальності водіїв. Але на той час громадяни практично не розуміли про що йдеться, що саме є об'єктом страхування.

Після отримання Україною незалежності приватні страховики пропонували страхування цивільної відповідальності водіїв, але за тих же причин на практиці реалізовувалося дуже мало полісів.

Поступово влада схилялася до ідеї, що даний вид страхування в Україні має стати обов'язковим, як це є у більшості європейських країн, і у більшості країн світу.

В 1993 році було прийнято Декрет Кабінету Міністрів України «Про страхування» № 47-93 від 10.05.93 р., який передбачав даний вид страхування як обов'язковий. В березні 1994 року 17 страховиків створюють Моторне (транспортне) страхове бюро України на виконання статті 12 Декрету Кабінету Міністрів України «Про страхування» № 47-93 від 10.05.93 р. та рішення Установчих зборів страховиків України від 17.03.94 р. В червні визначено основні завдання та функції МТСБУ згідно з розділом VII Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 07.06.94 р. № 372. 14 липня 1994 року відбулася державна реєстрація Моторного (транспортного) страхового бюро України, що стало першим кроком до впровадження даного виду страхування як обов'язкового.

Після прийняття в 1996 році першої редакції Закону України «Про страхування» було у вересні 1996 року було прийнято Постанову Кабінету Міністрів України № 1175 від 28.09.96 р. та затверджено Положення про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів. Не обійшлося без казусів. В Постанові на державному рівні було затверджено відповідальність за шкоду завдану життю та здоров'ю третіх осіб на рівні 8500 грн., а майну третіх осіб на рівні 22500 грн. Фактично, майно визнали дорожчим за життя.

В листопаді 1996 року загальними зборами страховиків-членів МТСБУ від 18.11.96 р. (протокол № 2) затверджено Статут МТСБУ, який погоджено з Комітетом у справах нагляду за страховою діяльністю 05.12.96 р. та

зареєстровано 10.12.96 р. Московською районною державною адміністрацією м. Києва. До складу МТСБУ увійшло 46 страховиків.

В червні 1997 року Україну прийнято до Міжнародної системи автострахування «Зелена картка», відповідно до рішення 31 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яке відбулося у Будапешті (Угорщина).

В червні 1999 року Постановою Кабінету Міністрів України № 1117 від 22.06.1999 р. затверджено положення про Наглядову раду МТСБУ.

Попри здійснені заходи поліси страхування відповідальності придбавали одиниці водіїв. Не були внесені зміни в законодавство про дорожній рух, в Цивільний Кодекс України. І це не надавало можливостей для контролю за наявністю полісів у водіїв. Фактично страхування діяло як добровільне.

В травні 2004 року на засіданні 38 Генеральної Асамблеї Ради Бюро, яке відбулося у Люксембурзі, прийнято рішення про набуття Україною з 01.01.2005 статусу «повного члена» Міжнародної системи автострахування «Зелена картка».

В липні 2004 року прийнято Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». За Законом здійснення обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів розпочато на умовах Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» мало розпочатися з січня 2005 року [21, с. 217].

Але на практиці водії здебільшого продовжували ігнорувати даний вид страхування. Зміни до Цивільного Кодексу України так і не були внесені, як і зміни до законодавства про дорожній рух. В 2008 році Генеральна Асамблея Ради Бюро поставила українському уряду ультиматум – якщо до закінчення 2008 року в Україні як обов'язкове не запрацює страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, то Україну як країну виключать з міжнародної системи «Зелена Картка». До цього в історії такого

не траплялося. Після цього усі необхідні зміни до законодавства були прийняті і страхування запрацювало як обов’язкове. В січні 2009 року були зняті вимоги, виставлені Радою Бюро міжнародної системи автострахування «Зелена картка» по відношенню до України щодо статусу «повного члена».

В травні 2011 року Україну обрано до складу Управлінського комітету Ради Бюро Міжнародної системи автострахування «Зелена картка». В січні 2013 року впроваджено централізований механізм адміністрування української «Зеленої картки» (ПАУЗК). Відтоді Україна є повноправним членом системи «Зелена Картка», а її поліси визнаються усіма учасниками [13, с. 189].

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів має дві специфічні риси:

- по-перше, воно є обов’язковим у більшості країн світу;
- по-друге, особа, яка отримуватиме страхове відшкодування (особа постраждала внаслідок ДТП є невідомою при укладенні договору).

Об'єктом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу [30].

Головне призначення даного виду страхування захистити особу, що є постраждалою в ДТП. При цьому йдеться як про компенсацію шкоди нанесеної життю, здоров’ю третьої особи, так і про шкоду нанесену її майну. Цей вид страхування – найкращий спосіб покриття збитків, викликаних непередбаченими подіями, враховуючи це, без наявності полісу обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, як і без наявності посвідчення водія та технічного паспорта, рух по дорозі забороняється.

Зважаючи на соціальне значення страхування цивільної відповідальності водіїв, міжнародний досвід його функціонування і роль для вітчизняного страхового ринку функціонування даного виду страхування регламентується спеціальним Законом України від 1 липня 2004 року «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (ОСЦПВВНТЗ) з урахуванням низки змін і доповнень, внесених до цього документа Верховною Радою України. Зміни вносяться практично кожного року і по суті практично однозначною є думка експертів про те, що закон необхідно приймати в новій редакції.

Закон України від 1 липня 2004 року «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» має такі розділи:

Загальні положення;

Укладення договорів обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності;

Порядок здійснення страхового відшкодування на території України;

Моторне транспортне страхове бюро України;

Вимоги до страховиків та членство в МТСБУ;

Інформаційне забезпечення і контроль;

Прикінцеві і перехідні положення.

Загальні положення визначають страховика і страхувальника, об’єкт страхування та обов’язковість даного страхування [30].

Дуже важливим є другий розділ, в якому встановлюються усі суттєві вимоги укладення договорів обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

Зокрема, дуже важливим є те, що страховик не має права відмовити в укладенні договору з цього виду обов'язкового страхування. Заборонено також спонукання з боку реєстраційних, контролюючих та інших суб'єктів щодо покупки страхових полісів лише в певних страхових компаніях.

Усі страховики мають бути членами МТСБУ (Моторне транспортне страхове бюро України), мати розгалужену мережу підрозділів на території країни, а також досвід здійснення добровільної форми цього страхування та персонал належної кваліфікації.

Також в цьому розділі розписано механізм визначення страхової премії. Вона визначається шляхом множення базового платежу, який зараз складає 180 грн. на ряд корегуючих коефіцієнтів. Ці показники розраховуються МТСБУ актуарним методом на основі статистичних даних і рівня збитковості цього виду страхування загалом у галузі за останній розрахунковий період (не менший як один рік). Максимальний розмір платежу (враховуючи коефіцієнти) не може перевищувати більш як у три рази або бути меншим 50 відсотків базової ставки. Договір має укладатися на термін не менше 1 року.

За Законом існує система бонус-малус, хоча з 2015 року вона використовується дещо в урізаному варіанті. З метою заохочення безаварійної експлуатації транспортного засобу під час укладення договорів ОСЦПВВНТЗ більш як на півроку страховики мають право застосовувати корегування страхових тарифів у бік їх збільшення або зменшення залежно від наявності чи відсутності страхових випадків з вини осіб, відповідальність яких застрахована, у період дії попередніх договорів. Максимальна знижка в 2015-2016 роках складає 20%. Для заохочення безаварійної експлуатації транспортного засобу передбачено застосування коефіцієнта страхових тарифів 2,45, якщо впродовж дії попереднього договору в страхувальника було три та більше страхових випадків.

Ліміт страхування відповідальності страховика — це грошова сума, у межах якої страховик зобов'язаний провести виплату страхового відшкодування відповідно до умов договору страхування.

Після прийняття Закону ліміт відповідальності тричі змінювався. За останнім розпорядженням Нацкомфінпослуг з лютого 2016 року обов'язковий ліміт відповідальності страховика за шкоду, завдану майну,

становить 100000 грн. на одного потерпілого. Якщо таких було кілька, то ліміт відповідальності зростає, але не більше як до п'ятикратного розміру, тобто 500000 грн. Коли загальний розмір шкоди за певним страховим випадком перевищує п'ятикратний ліміт відповідальності страховика, виплати кожному потерпілому пропорційно зменшуються.

Обов'язковий ліміт відповідальності страховика за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю людей, становить 200000 грн. на одного потерпілого, але не більше п'ятикратного розміру цієї суми з розрахунку на всіх потерпілих [38].

Зазначені страхові відшкодування виплачуються за кожним страховим випадком, що настав упродовж періоду дії відповідного договору ОСЦПВВНТЗ у межах визначеного ліміту відповідальності страховика. Договором страхування, укладеним на індивідуальних (добровільних) умовах, можуть бути визначені ліміти більші, ніж зазначено вище. Розміри лімітів відповідальності страховика за договорами ОСЦПВВНТЗ мають корегуватися НБУ відповідно до рівня інфляції та індексу споживчих цін. Передбачається збільшення ліміту відповідальності і надалі, зважаючи на те, що в країнах ЄС середній ліміт складає 600 тис. євро.

Види й територія дії договорів ОСЦПВВНЗ. Відповідно до чинного законодавства можуть укладатися такі види договорів:

1) Внутрішній договір страхування, який діє виключно на території України. Про його наявність буде свідчити спеціальний знак, який видається страховиком і має бути розміщений в автомобілі на видному місці.

2) Договір міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності. Цей договір є чинним на території країн, зазначених у ньому. Якщо це країни-члени Міжнародної системи «Зелена картка», то страхувальник отримує сертифікат «Зелена картка». Такий сертифікат повинен мати також власник транспортних засобів, зареєстрованого в іншій країні під час в'їзду на територію України. У разі відсутності «Зеленої

картки» зарубіжний гість має укласти внутрішній договір ОСЦПВВНТЗ на умовах, які діють в Україні.

Договір ОСЦПВВНТЗ має бути укладений упродовж трьох днів після реєстрації ТЗ. Без такого договору експлуатація ТЗ заборонена. Контроль за наявністю страхових полісів покладено на органи МВС, а під час перетину кордону — на органи Державної прикордонної служби України.

У разі настання страхового випадку, що зумовив завдання транспортним засобом застрахованої особи шкоди майну, здоров'ю й життю третіх осіб страховик здійснює виплати потерпілим у межах ліміту відшкодування.

Якщо потерпілою є юридична особа, їй відшкодовується лише вартість втраченого (знищеного) або пошкодженого майна.

Страхові виплати у разі шкоди, заподіяної життю та здоров'ю потерпілого, є найбільш вагомими за розміром ліміту відповідальності страховика. До такої шкоди належать виплати, пов'язані з: а) лікуванням потерпілого; б) тимчасовою втратою працездатності потерпілого; в) зі стійкою втратою працездатності потерпілого або його смертю.

Потерпілому може бути відшкодована також моральна шкода. Сума моральної шкоди визначається судом. При цьому страховик відшкодовує не більше як 5% ліміту відшкодування за компенсацію шкоди нанесеної життю або здоров’ю третіх осіб. Різницю між сумою належного відшкодування за рішенням суду та сумою, яку відшкодовує страхова компанія, оплачує особа, яку визнано винною в ДТП.

У зв'язку з лікуванням потерпілого відшкодовуються обґрунтовані витрати, пов'язані з доставкою, розміщенням, утриманням, діагностикою, лікуванням та реабілітацією потерпілого в медичному закладі, лікуванням у домашніх умовах і купівлею лікарських препаратів.

При тимчасовій втраті працездатності потерпілим компенсуються втрачені доходи за підтверджений медичним закладом період непрацездатності. Але часто потерпілий не може довести витрати

документально. Тоді застосовується шкала мінімальних нормативів [45, с. 168].

У зв'язку з втратою працездатності (інвалідністю) потерпілим відшкодовуються доходи, які не компенсуються за рахунок іншого обов'язкового виду страхування. Такі виплати здійснюються щомісячно до відновлення працездатності потерпілого. За погодженням сторін договору виплати можуть бути здійснені у вигляді одноразової компенсації.

Право на отримання компенсації за шкоду, пов'язану зі смертю потерпілого, мають особи, які перебували на утриманні потерпілого, а також та, які взяли на себе витрати з його поховання.

Страхове відшкодування виплачується, якщо смерть потерпілого внаслідок ДТП настала впродовж одного року. Витрати на поховання компенсуються в разі надання страховику оригіналу свідоцтва про смерть і документів, що підтверджують здійснені витрати.

У зв'язку зі смертю годувальника відшкодовується частина не отриманих доходів потерпілого, яка кожному утриманцю належала б за його життя, за вирахуванням пенсій, наданих утриманцям унаслідок утрати годувальника.

З 19 вересня 2011 року вступив в дію Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо дорожньо-транспортних пригод та виплати страхового відшкодування» від 17.02.2011 №3045-VI, яким запроваджено механізм спрощеного оформлення дорожньо-транспортних пригод з незначними наслідками, шляхом складання Повідомлення про ДТП.

Повідомлення про ДТП (далі - Європротокол) – це письмове повідомлення встановленого Моторним (транспортним) страховим бюро України (МТСБУ) зразка (додається), яке надається Страховику чи МТСБУ водієм транспортного засобу, причетного до ДТП.

Страхувальник безоплатно отримує бланк Європротоколу від страховика під час укладання договору обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності.

У разі втрати або використання бланка Європротоколу, наступний видається страховиком безоплатно на підставі письмової заяви.

Якщо дорожньо-транспортна пригода сталась за умов:

- відсутності травмованих (загиблих) людей;

- участі лише транспортних засобів забезпечених полісами обов’язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладеними не раніше 19.09.2011 р.;

- згоди водіїв цих транспортних засобів щодо обставин скоєння ДТП;

- відсутності у водіїв ознак алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або перебування під впливом лікарських препаратів;

то, учасники ДТП:

- мають право оформити ДТП без участі працівників ДАІ шляхом спільного заповнення та підписання Європротоколу,

після такого оформлення водії: - мають право залишити місце ДТП;

- звільняються від обов'язку інформувати ДАІ про настання ДТП.

У разі невиконання однієї з наведених умов, виклик співробітників міліції для оформлення ДТП обов’язковий.

Максимальна виплата за Європротоколом не могла перевищувати 50000 грн. [15].

Таким чином, на сьогодні законодавчо нормативна база сформована. Проведені необхідні узгодження між Цивільним Кодексом, законодавством про дорожній рух та страховим законодавством, зокрема, Законом України «Про страхування» та Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». В Україні сформовано і повноцінно діє Моторне транспортне страхове бюро України і Національний банк України, що здійснює регулювання ринків фінансових послуг в Україні, які в межах своїх

компетенцій здійснюють регулювання страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Але ряд спірних питань залишаються, особливо в сфері здійснення відшкодувань та забезпечення платоспроможності страховиків, які отримали ліцензії на даний вид страхування.

У новій редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», пряме врегулювання збитків стає вже не добровільною, а обов’язковою передумовою як і укладання полісу страхування цивільної відповідальності водіїв виключно у електронному форматі.

Основною проблемою даного виду страхування є невисокий рівень страхових виплат як за шкоду, що нанесена життю і здоров’ю застрахованої особи, так і за шкоду нанесену майну (табл. 1.5).

Таблиця 1.5

Ліміти виплат зі страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів в Україні станом на 31.02.2025 року

Страхова виплата	Максимальний ліміт, тис. грн.	Мінімальна заробітна плата	Сума, тис. грн.
Смерть постраждалої особи	500	-	500
Встановлення першої групи інвалідності	-	36	288
Встановлення другої групи інвалідності	-	18	144
Встановлення третьої групи інвалідності	-	12	96
Лікування застрахованої особи	-	1/30 за день, але не більше 120 днів	48,3 за день, але не більше 50%
Встановлення статусу «дитина-інвалід»	-	18	26,1
Витрати на поховання	-	12	17,4
Відшкодування майнового збитку	320	-	-

Джерело: складено за [30]

Як бачимо з таблиці 1.5, ліміти є дуже низькими (середній європейський ліміт складає 600 тис. євро). До того ж на наш погляд

прив’язка має бути не до мінімальної, а до середньої в регіоні чи країні заробітної плати.

Але у новій редакції Закону закладені зміни у це найбільш значуще його питання – «розміри страхових сум за внутрішніми договорами страхування встановлюються за шкоду, заподіяну:

1) життю та здоров’ю потерпілих осіб, - у розмірі, еквівалентному не менше 1,3 мільйона євро на одну потерпілу фізичну особу, та у розмірі, еквівалентному не менше 6,45 мільйона євро на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб;

2) майну потерпілих осіб, - у розмірі, еквівалентному не менше 1,3 мільйона євро на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих осіб» [37].

Висновки до розділу 1

Автомобільне страхування вже має свою достатньо довгу історію (понад 100 років) і за цей час пройшло достатньо багато якісних трансформацій.

Автомобільне страхування покриває широкий спектр ризиків пов’язаних з автомобільними перевезеннями: особисті ризики водіїв і пасажирів; ризики пов’язані з відповідальністю власника транспортного засобу; ризик втрати або пошкодження самого автомобіля; ризик перевезення вантажів автомобільним транспортом. З позицій надходження страхових премій до компаній і розвитку страхового ринку, найбільш важливими видами автомобільного страхування виступають страхування КАСКО автомобіля і страхування цивільної відповідальності водіїв.

В Україні автострахування швидко почало розвиватися після отримання незалежності. В колишньому СРСР кількість автомобілів на

кількість населення була порівняно невеликою, а страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів не було взагалі.

З початку 2000-х років кількість транспортних засобів різних типів почала зростати. Почалися продажі автомобілів в кредит, за якими страхування КАСКО набирає характер обов'язкового. При цьому аналізом виявлено дві проблеми:

перша – високі страхові тарифи, що робить даний вид страхування недоступним для більшості водіїв;

друга – достатньо складні правила страхування з відсутністю єдиних стандартів (скільки компаній, стільки і правил).

Найбільш важливим з позицій соціального захисту громадян є страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В Україні даний вид страхування впроваджувався з рядом проблем. Його почали впроваджувати в 1994 році, а фактично він запрацював в листопаді 2008 року.

В Україні в 2004 році було прийнято Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», яким забезпечувалися фундаментальні засади цього виду страхування та повний механізм його дії. Були приведені у відповідність інші законодавчі і нормативні акти. Даний вид страхування працює на практиці, хоча потребує вирішення ряду проблем, серед яких спірні моменти врегулювання збитків і низькі ліміти відповідальності.

Законодавчо-правова база у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів постійно удосконалювалася і квінтесенцією цих удосконалень стало прийняття у 2024 році вагомих змін до законодавства, які наблизили цей соціально значущий вид страхування до європейських стандартів.

РОЗДІЛ 2
ОЦІНКА РОЗВИТКУ АВТОСТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ НА СУЧАСНОМУ ЕТАПІ

2.1 Аналіз розвитку страхового ринку України під час широкомасштабної війни та його автотранспортного сегменту

Війна з росією, що почалася у 2014 році і триває зараз, породила негативні процеси в економіці країни, що триватимуть десятиріччями. Зараз триває активна фаза широкомасштабного вторгнення і попри ведення переговорів за посередництва США ймовірність принаймні перемир'я з припиненням вогню на сьогодні видається малоймовірною.

Страховий ринок України трансформується і пристосовується до роботи в умовах тривалої війни. Радикальні зміни на ринку ілюструє динаміка кількості страхових компаній (рис. 2.1).

Рис. 2.1. Кількість страхових компаній в Україні (2019-2025 роки)

Примітка. Побудовано автором за даними [25]

Зменшення кількості страхових компаній пов'язане з об'єктивними причинами і їх можна назвати принаймні дві. Перша – зменшення

платоспроможного попиту на ринку, і ця причина є основною. Найгірше ситуація з платоспроможним попитом на страхування має місце з 2022 року по сьогодні, оскільки з України мігрувало майже 8 млн. осіб, 20% територій знаходяться під окупацією, а бізнес поніс шалені втрати. Саме з кінця 2021 року по кінець 2023 року 45 страхових компаній пішли з ринку у той чи інший спосіб. Друга причина (яка додалася до першої) – суттєве зростання вимог до забезпечення платоспроможності страховиків (нові норми поступово впроваджувалися з 2024 року). У 2024-2025 роках з ринку пішли ще 70 компаній. Отже, спостерігаємо кількісні і якісні зміни – у періоді 2019-2025 років. Загальна кількість страховиків зменшилася на 273 компанії, або на 81%. Такі зміни позитивно вплинули на страховий ринок у цілому. З ринку пішли неплатоспроможні страхові компанії, які б не змогли виконати нові вимоги до забезпечення платоспроможності.

Перманентна криза у розвитку страхового ринку проявляється у динаміці надходження страхових премій (рис. 1.1).

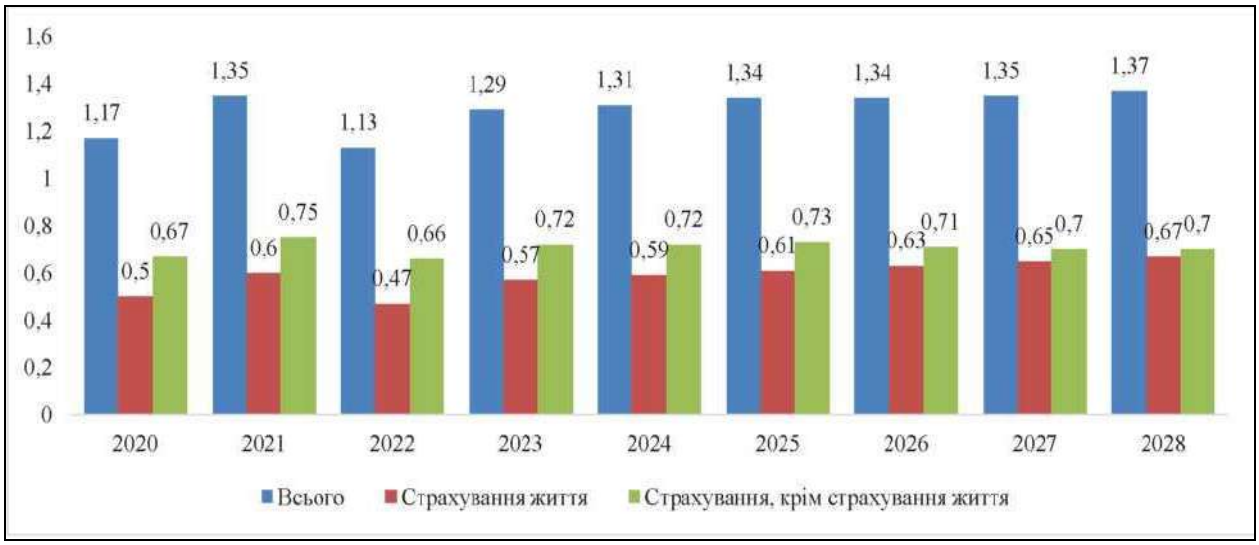

Рис. 2.2. Надходження страхових премій в Україні за 2020-2028 роки, млрд. доларів США*

Примітка. Побудовано автором за даними [2]

* прогноз

Автомобільний транспорт залишається найбільш поширеним і водночас небезпечним як для його власників (або експлуатантів), так і

оточуючих: водіїв інших транспортних засобів, пасажирів, пішоходів. Усе це зумовлює об'єктивні підстави для страхування як своїх транспортних засобів, так і відповідальності за збитки, що можуть бути завдані цим транспортом життю, здоров'ю та майну третіх осіб. Попри те, що економіка України від 2009 року і до сьогодення перебуває в перманентній кризі (2009 рік – глобальна фінансова криза, 2014-2016 роки – криза початку війни з росією, 2020 рік – криза COVID-19, 2022 рік і по сьогодні – широкомасштабне вторгнення), кількість автотранспортних засобів продовжує зростати кожного року.

До початку широкомасштабного вторгнення, у 2021 році, сума надходження страхових премій дорівнювала 1,35 млрд. доларів США. За результатами 2024 року цей показник досяг рівня 1,31 млрд. доларів США, а за прогнозом на 2025 рік страховий ринок остаточно досягне рівня до початку широкомасштабного вторгнення. Далі експерти Statista очікують повільного зростання ринку у певному стагнаційному режимі. На наш погляд, темпи зростання страхового ринку у 2026-2028 роках (середньострокова перспектива) залежать від дати припинення активної фази бойових дій і початку відновлення української економіки.

У 2024 році найбільше страхових премій у сегменті автострахування було отримано від страхування КАСКО, що саме по собі є дивним, адже це страхування є добровільним. Пов’язане це з тим, що велика частка нових автомобілів, реалізуються у кредит, і в такому випадку страхування КАСКО набирає характер обов’язкового.

Продаж автомобілів у кредит здійснюється у середньому на 5 років. Отже, на сьогодні у багатьох компаній діють договори страхування КАСКО, які були укладені ще до 2022 року, коли продажі нових автомобілів у кредит постійно зростали. Зокрема, у 2021 році порівняно з 2020 роком обсяг продажу нових автомобілів збільшився на 20%. Усього було реалізовано 103650 нових автомобілів проти 86354 у 2020 році [46]. Об’єктивно під час першого року війни спостерігалося різке зменшення продажів нових

автомобілів (реалізовано 40067 нових автомобілів, що на 61,3% менші, ніж у 2021 році). Головною причиною стало майже повне замороження автокредитування на фоні тотальної невизначеності ситуації, пов'язаної з війною.

За підсумками 2024 року ринок нових автомобілів в Україні продемонстрував позитивну динаміку, незважаючи на економічні складнощі та нестабільність. Протягом року було продано 71,3 тисячі нових легкових автомобілів, що на 9,57% більше, ніж роком раніше.

Зміни в сегменті страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у 2024 році є позитивними. Загалом за даними МТСБУ відбулося збільшення укладених договорів страхування на 5% до 8 млн., і при цьому понад 6 млн. – договори страхування цивільної відповідальності водіїв укладені у електронній формі. Надходження страхових премій за договорами збільшилося на 26%, порівняно з 2024 роком і перевищило 11 мільярдів гривень.

Дуже важливим позитивним фактором є перевищення укладених договорів в електронній формі над договорами, що укладені у паперовій формі. З 2026 року усі договори страхування цивільної відповідальності водіїв будуть укладатися виключно в електронній формі [27].

За результатами роботи сегменту автострахування у 2020-2024 роках спостерігаємо переважання КАСКО, хоча в наступних періодах лідерські позиції займе страхування цивільної відповідальності водіїв. Це пов'язане з законодавчими новаціями. Дані про діяльність ТОР 10 страхових компаній у сегменті КАСКО представлені у таблиці (табл. 2.1).

Представлені компанії є відомими страховиками (переважна їх більшість входить до ТОР 10) і працюють на страховому ринку України вже понад 10 років.

Таблиця 2.1

Рейтинг страхових компаній України зі страхування КАСКО (9 місяців 2024 року), тис. грн.

№	Страхова компанія	Страхові премії, тис. грн.	Страхові виплати, тис. грн.	Рівень виплат, %
1	АРКС	1739342	756221,00	43,48
2	АРСЕНАЛ-СТРАХУВАННЯ	1419812	676607,00	47,65
3	УНІКА	825526	388451,00	47,05
4	ВУСО	721495	298640,00	41,39
5	УСГ	651018	340167,00	52,25
6	UNIVERSALNA	637875	181985,00	28,53
7	ТАС СГ	633445	398419,00	62,90
8	ЕКСПРЕСС СТРАХУВАННЯ	540310	317200,00	58,71
9	ІНГО	510663	290158,00	56,82
10	PZU УКРАЇНА	307933	159706,00	51,86
	Усього	7987419	3807554,00	47,67

Примітка. Складено на основі даних [34]

Дещо відрізняється рейтинг ТОР 10 страховиків, що здійснюють страхування цивільної відповідальності водіїв (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

Рейтинг страхових компаній зі страхування цивільної відповідальності водіїв (9 місяців 2024 року), тис. грн.

№	Страхова компанія	Страхові премії, тис. грн.	Страхові виплати, тис. грн.	Рівень виплат, %
1	ТАС СГ	1048544	468265,00	44,66
2	ОРАНТА	1003842	350342,00	34,90
3	КНЯЖА	764914	275018,00	35,95
4	PZU УКРАЇНА	462151	238037,00	51,51
5	ВУСО	328231	154387,00	47,04
6	УСГ	314131	183473,00	58,41
7	ЄВРОІНС УКРАЇНА	303240	144844,00	47,77
8	ІНГО	283096	120472,00	42,56
9	ГАРДІАН	265289	134808,00	50,82
10	АРСЕНАЛ-СТРАХУВАННЯ	259838	119408,00	45,95
	Усього	5033276	2189054,00	43,49

Примітка. Складено на основі даних [34]

Спільним для обох рейтингів є і високий показник рівня страхових виплат. Середнє значення: для КАСКО – 49,1%; для страхування цивільної відповідальності водіїв – 46%. Середній за усім страховим ринком рівень виплат у 2024 році дорівнював 33,4%. Високий рівень страхових виплат є однією з ознак автомобільного страхування.

З 2024 року вступила у дію нова редакція Закону України «Про страхування», у якій передбачено оцінку платоспроможності страхових компаній на основі ризиків їх діяльності. Проаналізувавши редакцію нового закону нами підготовлене наступне узагальнення щодо сегменту автотранспортного страхування (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

Ризики, що враховуються у оцінці платоспроможності страховика та їх вплив на сегмент автострахування

Ризик	Характеристика, вплив на сегмент автострахування
1	2
Андерайтинговий (**актуарний, примітка автора**) ризик	Ризик виникнення збитків чи додаткових втрат або недоотримання запланованих доходів. Може реалізовуватися у випадку неправильного ціноутворення та/або резервування. Неправильно обчислені тарифи є основою такого ризику (власне через це і зроблено примітку).
Кредитний ризик	Ризик виникнення збитків чи додаткових втрат через невиконання боржником/контрагентом взятих на себе зобов'язань відповідно до умов договору. В основному це ризик повернення інвестованих коштів, а також розрахунків з перестрахування. Щодо останнього, то в автострахуванні рівень перестрахування є невисоким. Повернення інвестованих коштів є діяльністю на рівні усієї компанії, а не окремого сегмента.
Операційний ризик	Ризик виникнення збитків чи додаткових втрат або недоотримання запланованих доходів внаслідок допущення недоліків або помилок в організації внутрішніх бізнес-процесів, у тому числі через «людський фактор» та/або збої у роботі інформаційних систем. В автострахуванні це є найбільшим ризиком, оскільки робота у сегменті передбачає часті зустрічі з клієнтами як на рівні укладенні договорів, так і на рівні страхових виплат.
Ризик концентрації	Ризики, пов'язані з концентрацією активів та зобов'язань, що є актуальним, зважаючи на те, що у більшості страховиків більша частка страхового портфеля представлено автострахуванням.

Продовження табл. 2.3

1	2
Ризик ліквідності	Ризик виникнення збитків чи додаткових втрат або недоотримання запланованих доходів внаслідок неспроможності забезпечувати виконання своїх зобов'язань у належні строки. З позицій автострахування може виникнути розрив ліквідності і це призведе до уповільнення темпів виплат.
Ринковий ризик	Ризик виникнення збитків чи додаткових втрат або недоотримання запланованих доходів, або виникнення несприятливих змін у фінансовому стані, прямо чи опосередковано зумовлений зміною вартості активів та зобов'язань. На наш погляд, формування ринкового ризику є половинчастим. Правильніше його розглядати як ризик галузі, або ризик економіки у цілому.

Джерело: Складено автором за [31]

Тривалий час (від початку 2000-х років і до 2013 року) за рівнем капіталізації і активів страхові компанії займали друге місце у фінансовому секторі після комерційних банків. На сьогодні ситуація змінилася (табл. 2.4).

Таблиця 2.4

Місце страхових компаній у фінансовому секторі України (2019-2023) роки

№	Інституції, активи/Роки	2019	2020	2021	2022	2023
1	Страхові компанії, млн. грн.	63867	64903	64737	70298	74335
2	Фінансові компанії, млн. грн.	162197	186572	216406	243997	250631
3	Банки, млн. грн.	1493298	1822841	2053232	2353939	2942806
4	Відношення страхових компаній до банків. % (ряд.1/ряд3*100)	4,28	3,56	3,15	2,99	2,53

Джерело: Обчислено автором за даними [25]

Достатньо тривалий час частка активів страхових компаній відносно активів банків коливалася у межах 5%. Це невисокий показник і він вказує на викривлення структури фінансового ринку України і фактичної монополізації усього фінансового ринку банками. Навіть сплеск активності

фінансових компаній, що спостерігається останнім часом суттєво не змінює ситуацію. У 2023 році активи фінансових компаній складали 8,5% від активів банків. Частка страховиків у 2023 році зменшилася до 2,53%. Загальна банківська бізнес-модель дозволила їм швидко адаптуватися і до роботи в умовах воєнного стану. 2023-2024 роки були дуже успішними для банків і уряд ввів навіть підвищене оподаткування їх прибутку.

Активи страхових компаній зростали, але зростання часто не компенсувало навіть темпів інфляції. Наприклад, інфляція 2022 року дорівнювала 22,6%, а у цей же час активи страховиків збільшилися на 8,59%. Отже йдеться про фактичне зменшення капіталу, який контролюється страховиками, його знецінення.

Банківські депозити домінують і в інвестиційній діяльності страховиків (табл. 2.5).

Таблиця 2.5

Структура прийнятних для покриття технічних резервів активів (за 9 місяців 2024 року)

№	Активи	Страхування життя	Ризикове страхування
1	Депозити у банках	12,1	14,5
2	Нерухомість	0,6	1,7
3	Державні цінні папери	9,6	11,3
4	Резерви у перестрахуванні	0,2	4,5
5	Залишок коштів у МТСБУ	0,0	6,5
6	Інші	0,7	0,4

Джерело: [24]

Представлені дані дозволяють сформувати такі висновки:

- більшість коштів страхових резервів представлене банківськими депозитами і державними цінними паперами;

- страхові компанії не інвестують кошти в корпоративні інструменти фондового ринку, оскільки асортимент є обмеженим, а комісійні винагороди дуже високими;

- ризикові компанії мають значні кошти у резервах, які ними фактично не контролюються. Це кошти перестрахування (4,5% прийнятних активів), і кошти у централізованих резервних фондах МТСБУ (6,5% прийнятних активів). Останнє вказує на важливість автострахування не тільки з позицій ринку, а і з позицій фінансової діяльності страховика. Про це детальніше йтиметься далі.

Окрім того, що банківські депозити є найбільш важливим ресурсом для забезпечення потреб інвестиційної діяльності страхових компаній, роль банків є дуже важливою і у ринковій страховій діяльності.

Банки виступають як страхові агенти і за їх посередництва реалізується багато страхових послуг (табл. 2.6). Банки забезпечують реалізацію майже 15% страхових послуг. Для порівняння, у контексті нашого дослідження, від автосалонів при реалізації нових автомобілів надходить усього близько 3% страхових премій.

Таблиця 2.6

Структура каналів продажів страхових послуг у першому півріччі 2024 року

Канал продажу	Сума страхових премій, тис. грн.	% до підсумку
Агентська мережа	12179957	57,4
Прямі продажі страховика	3103415	14,6
Банк (у т. ч. банківський агрегатор)	2969193	14,0
Страховий/перестраховий брокер	1203811	5,7
Онлайн агрегатори	868138	4,1
Автосалон	617046	2,9
Торгова мережа	117602	0,6
Інший страховик	100321	0,5
Туроператор	51281	0,2
Усього	21212205	100,00

Джерело: Обчислено за даними [23]

У подальшій роботі страховикам необхідно використовувати банківський канал реалізації страхових послуг і його можливості ще далеко не вичерпані. Зокрема, на сьогодні дуже мало використовується функція

вбудованого страхування. За посередництва банків використання вбудованого страхування може принести набагато більше страхових премій у тому числі і у сегменті автострахування.

Роль автострахування була і залишається визначальною для страхового ринку і у 2025 році тільки зростатиме. Зміни у Законі України «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» призведуть до суттєвого зростання розміру страхової премії і відповідно надходження страхових премій. Кількість реалізованих нових автомобілів також зростає і це викликає збільшення надходження страхових премій за страхуванням КАСКО.

2.2 Оцінка інституційного середовища та перспектив розвитку автотранспортного страхування в умовах воєнного стану

Достатньо тривалий час до початку широкомасштабного вторгнення автострахування забезпечувало більше третини надходження страхових премій по ринку. Після початку війни роль автострахування стала ще більшою (табл. 2.7).

Таблиця 2.7

Надходження страхових премій за класами страхування в Україні (9 місяців 2024 року)

Клас страхування	Страхові премії, млрд. грн.	Питома вага, %	Страхові виплати, млрд. грн.	Питома вага, %	Рівень виплат, %
1	2	3	4	5	6
КАСКО	9,6	25,0	4,6	30,7	47,92
Страхування цивільної відповідальності водіїв	7,3	19,0	3,4	22,7	46,58
Медичне страхування	6,7	17,4	3,4	22,7	50,75
Зелена картка	4,1	10,7	1,6	10,7	39,02

Продовження табл. 2.7

1	2	3	4	5	6
Страхування життя	4,1	10,7	1	6,7	24,39
Страхування майна та вогневих ризиків	2,3	6,0	0,5	3,3	21,74
Страхування іншої відповідальності	1,5	3,9	0,1	0,7	6,67
Страхування вантажу та багажу	1,2	3,1	0,1	0,7	8,33
Страхування туристів	0,8	2,1	0,2	1,3	25,00
Страхування фінансових ризиків	0,8	2,1	0,1	0,7	12,50
Усього	38,4	100,0	15	100,0	39,06

Джерело: Обчислено за даними [25]

У 2024 році ситуація на ринку характеризується зростанням ролі автострахування. Перше місце за надходженням страхових премій має КАСКО. На другому місці страхування цивільної відповідальності. Разом ці напрями забезпечували надходження 44% страхових премій. Якщо додати до них ще надходження страхових премій за страхуванням «Зелена Картка» (10,7%), то отримаємо 54,7%. До війни цей показник постійно знаходився у межах 33%. У значній мірі зростання частки автострахування пов’язане зі зростанням вартості КАСКО. Тут далися взнаки інфляційний чинник та зростання продажів «Зеленої картки».

Значна частка нових автомобілів, реалізуються у кредит, і в такому випадку страхування КАСКО набирає характер обов’язкового.

Продаж автомобілів у кредит здійснюється у середньому на 5 років. Отже, на сьогодні у багатьох компаній діють договори страхування КАСКО, які були укладені ще до 2022 року, коли продажі нових автомобілів у кредит постійно зростали. Зокрема, у 2021 році порівняно з 2020 роком обсяг продажу нових автомобілів збільшився на 20%. Усього було реалізовано 103650 нових автомобілів проти 86354 у 2020 році [46]. Об’єктивно під час першого року війни спостерігалося різке зменшення продажів нових

автомобілів (реалізовано 40067 нових автомобілів, що на 61,3% менші, ніж у 2021 році). Головною причиною стало майже повне замороження автокредитування на фоні тотальної невизначеності ситуації, пов'язаної з війною.

За підсумками 2024 року ринок нових автомобілів в Україні продемонстрував позитивну динаміку, незважаючи на економічні складності та нестабільність. Протягом року було продано 71,3 тисячі нових легкових автомобілів, що на 9,57% більше, ніж роком раніше. Для порівняння, у 2023 році обсяг продажів становив 65 тис. машин. Цей результат свідчить про другий рік поспіль відновлення авторинку після значного спаду у попередні роки. Разом з цим відбулося зменшення частки автомобілів, що продаються у кредит до рівня 15-20% від загалу [7], що об'єктивно вказує на зменшення потенціалу КАСКО порівняно з потенціалом страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Зміни в сегменті страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів у 2024 році є позитивними. Загалом за даними МТСБУ відбулося збільшення укладених договорів страхування на 5% до 8 млн., і при цьому понад 6 млн. – договори страхування цивільної відповідальності водіїв укладені у електронній формі. Надходження страхових премій за договорами збільшилося на 26%, порівняно з 2024 роком і перевищило 11 мільярдів гривень. Дуже важливим позитивним фактором є перевищення укладених договорів в електронній формі над договорами, що укладені у паперовій формі. З 2026 року усі договори страхування цивільної відповідальності водіїв будуть укладатися виключно в електронній формі [27].

Загальний обсяг страхових відшкодувань за внутрішніми договорами страхування зріс на 25% та становив майже 5 мільярдів гривень, з них 1 мільярд гривень було виплачено за спрощеною процедурою врегулювання збитків із використанням "європротоколу". Цей вид виплат зріс на 21%.

ТОР 10 продажів страхування «Зелена картка» у 2024 році виглядав так (табл. 2.8).

Таблиця 2.8

Рейтинг страхових компаній зі страхування цивільної відповідальності водіїв «Зелена картка» (9 місяців 2024 роки), тис. грн.

№	Страхова компанія	Страхові премії, тис. грн.	Страхові виплати, тис. грн.	Рівень виплат, %
1	ТАС СГ	1024894	307978	30,05
2	УСГ	553679	343629	62,06
3	КНЯЖА	475469	160652	33,79
4	PZU УКРАЇНА	411019	123240	29,98
5	ОРАНТА	334167	68244	20,42
6	ПЕРША	331836	112581	33,93
7	ГАРДІАН	301844	227586	75,40
8	ІНГО	262769	104859	39,9
9	ВУСО	115088	55179	48,0
10	ARX	114302	30574	26,7
	Усього	3925067	1534522	39.1

Джерело: складено і обчислено за [34]

За три роки війни сегмент страхування «Зелена картка» збільшився майже у 3,5 рази. Це пояснюється значною кількістю біженців, які виїжджали з України на власному транспорті. За загальними оцінками Україну покинули понад 7,5 млн. громадян. Оскільки часто йдеться про представників середнього класу, або більш заможних громадян, то багато з них виїхали з країни на автомобілях. Без полісу «Зелена Картка» до країн ЄС можна було виїхати лише у першому півріччі 2022 року.

Достатньо показовою є ситуація зі страховими виплатами. Їх рівень не відрізняється суттєво між ринком у цілому і ТОР-10 страхових компаній. Зокрема:

- страхові виплати ТОР 10 КАСКО – 47,67%;
- страхові виплати ринок КАСКО – 47,92%;
- страхові виплати ТОР 10 ОСЦПВ – 43,49%;
- страхові виплати ринок ОСЦПВ – 46,58%;

- страхові виплати ТОР 10 «Зелена картка» – 39,1%;
- страхові виплати ринок «Зелена картка» – 39,02%;
- рівень страхових виплат у середньому за ринком – 39,06%.

Отже, можна зробити декілька висновків і спостережень. Рівень страхових виплат до війни тривалий час був на рівні 33%. У перший рік війни цей показник перевищив 40% і тримається практично у цих границях. Це можна пояснити відставанням зростання надходження страхових премій від здійснення страхових виплат через певну інерційність процесів. Вибірка ТОР 10 з усіх страховиків України є максимально репрезентативною – показники рівня виплат ТОР 10 практично повністю ідентичні показникам ринку.

2025 рік стане роком суттєвих змін на страховому ринку України саме у сфері автотранспортного страхування, оскільки внесені кардинальні зміни до Закону України «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Про зміст цих змін йтиметься у наступному розділі роботи, але наперед варто зазначити, що очікується збільшення вартості цього страхування упродовж року вдвічі. Отже, усі компанії, які мають ліцензії на цей вид страхування, отримають дуже серйозний додатковий фінансовий ресурс.

Діджиталізація проникла в усі сфери суспільно-економічних відносин і страхування тут не є винятком. Страхова галузь не тільки в Україні, а в усьому світі, перебуває у жорстокій конкурентній боротьбі. Опанування цифрових технологій є зараз чи не головним елементом цієї боротьби. Донедавна компанії завдяки цифровізації мали можливість суттєво зменшити витрати на багатьох напрямках. З появою технологій штучного інтелекту додатково з’являється можливість пошуку нових креативних рішень у сфері просування страхових послуг. Обробка великих даних (Big Data) забезпечує страховикам можливість отримати інформацію про раніше невідомі причинно-наслідкові зв’язки в суспільно-економічному житті і

розробляти нові страхові послуги як масового, так і персоналізованого характеру.

Інша сторона діджиталізації у страхуванні пов'язана з централізованими процесами нагляду за діяльністю страховиків (компетенція НБУ) та централізації і контролю бізнес-процесів у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (компетенція МТСБУ).

Вимоги до інформаційних систем страхових компаній представлені у Постанові Правління Національного банку України № 204 від 29.12.2023 року «Про затвердження Положення про порядок обліку страховиком договорів, пов'язаних зі здійсненням діяльності із страхування, та вимоги до захисту інформації страховика» [29]. Стисло вимоги полягають у наступному:

1) забезпечення своєчасного, повного, систематичного та хронологічного відображення всіх операцій зі страхування;

2) ведення обліку операцій зі страхування в електронній формі;

3) забезпечення реєстрації та обліку всіх операцій зі страхування в інформаційних системах страховика;

4) здійснення актуалізації інформації, що міститься в інформаційних системах страховика та на яку впливають внесені до договорів страхування (перестрахування) зміни;

5) забезпечення ведення реєстру активів для покриття технічних резервів в інформаційних системах страховика;

6) здійснення накопичення та систематизації інформації про операції зі страхування в розрізі параметрів та/або некласифікованих реквізитів показників, потрібних для формування та подання звітності страховика;

7) забезпечення структуризації даних та/або інформації в системах страховика за окремими показниками;

8) забезпечення можливості вибірки і вивантаження даних та/або інформації з інформаційних систем страховика;

9) забезпечення автоматизації роботи з архівними частинами інформаційних систем страховика.

Можна зробити висновок, що уся діяльність страховика має відображатися у цифровому форматі доступному для регулятора і це в однаковій мірі стосується як фронт-, так і бек-офісу. У значній мірі концепцію повної цифровізації просуває і МТСБУ.

МТСБУ має дуже функціональний та інформативний сайт, а також такий прикладний інструмент цифрового управління як централізована база даних.

Централізована база даних МТСБУ представляє собою ресурс, що забезпечує базу даних щодо функціонування в Україні страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, подання звітності страховими компаніями і аналітику, взаємодію системи із зовнішніми ресурсами.

Для впровадження цифрових рішень і формування Централізованої бази даних МТСБУ заключила договір з професійним розробником програмного забезпечення – компанією KitSoft. Ця компанія цифровізувала процеси МТСБУ і страхові сервіси: бази даних, подання звітності страховими компаніями і аналітику, взаємодію системи із зовнішніми ресурсами. Було розроблено ІТ-системи, які забезпечують надання електронних послуг для автовласників, таких як поліси ОСЦПВВНТЗ та «Зелена картка».

Схема забезпечення функціоналу централізованої бази даних МТСБУ має вигляд (рис. 2.3).

ЦБД регламентована законодавством і є власністю страхових компаній. Щодня система збирає всю інформацію від страхових компаній про укладені договори внутрішнього та міжнародного страхування, а також врегулювання інцидентів. Важливими є електронні сервіси для усіх учасників ринку, що забезпечуються за посередництва Централізованої бази даних МТСБУ – конструктор звітів, система управління правами доступу користувачів, публічний портал (висвітлення роботи самої організації та перевірка

страховки за номером транспортного засобу), електронний поліс, інтеграція з зовнішніми системами (взаємодії з базами даних Національної поліції, Прикордонної служби, платформою державних послуг Дія та державними установами для перевірки дійсності договорів страхування).

Рис. 2.3. Цифровізація даних у сфері ОСЦПВВНТЗ на основі роботи Центральної бази даних МТСБУ

Примітка. Побудовано на основі [47]

Внесені зміни і до страхування пасажирів при перевезенні комерційним автотранспортом. Йдеться про прийняття Наказу «Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті» [29].

Цим документом змінюються не тільки фінансові параметри, а і сам механізм страхування пасажирів. Так, за порядком, що діяв раніше, сплата страхової премії покладалася на пасажира. Відтепер об’єктом страхування є відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров’ю пасажирів під час перевезення автомобільним транспортом. Такий механізм відповідає практиці прийнятій у країнах ЄС.

Договір страхування відповідальності укладається щодо кожного транспортного засобу, який використовує (експлуатує) перевізник для виконання перевезення пасажирів. Використання франшизи за договором не передбачається.

Перевізник під час кожного перевезення пасажирів та/або багажу зобов'язаний забезпечити наявність у водія транспортного засобу страхового полісу (сертифіката), виданого страховиком, або належним чином засвідченої перевізником копії договору страхування відповідальності, що підтверджують укладення договору страхування відповідальності щодо такого транспортного засобу з усіма необхідними параметрами.

Перевізник зобов'язаний інформувати пасажирів про укладений договір страхування відповідальності [29].

Страховий випадок має відповідати таким характеристикам (табл. 2.9).

Таблиця 2.9

Параметри страхового випадку при страхуванні відповідальності перевезення пасажирів на автотранспорті

<table>
<tr><td rowspan="3">Страховим випадком є подія, яка передбачена договором страхування відповідальності і сталася протягом строку його дії, а саме заподіяння шкоди потерпілій третій особі та/або її майну (багажу) під час здійснення перевезень автомобільним або міським електричним транспортом, у тому числі під час посадки чи висадки з транспортного засобу, відповідальність за відшкодування якої несе страхувальник.</td><td>Умови визнання страхового випадку і виплати страхового відшкодування</td></tr>
<tr><td>Заподіяння шкоди життю та/або здоров'ю потерпілої третьої особи, її майну (багажу), що призвело до настання страхового випадку та сталося протягом строку дії договору страхування відповідальності.</td></tr>
<tr><td>Особа, яка має право на отримання страхової виплати, звернулася з відповідною вимогою до страхувальника або страховика про відшкодування заподіяної шкоди.</td></tr>
</table>

Джерело: Складено за [29]

Сума страхових виплат за нанесення шкоди життю, здоров'ю, працездатності пасажира здійснюється у лімітах передбачених законодавством для страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Майнова шкода компенсується дещо по іншому, а саме . визначається у договорі страхування відповідальності за домовленістю сторін (теоретично взагалі може не визначатися).

Схематично характеристику страхової виплати можна представити у вигляді таблиці (табл. 2.10).

Таблиця 2.10

Характеристика страхової виплати при страхуванні відповідальності перевезення пасажирів на автотранспорті

Кому здійснюється страхова виплата	**У зв'язку з чим здійснюється страхова виплата**
Безпосередньо особі, яка має право на отримання страхової виплати, у безготівковій формі за реквізитами рахунку (рахунків), наданими відповідною особою (особами)	З лікуванням потерпілої третьої особи; зі стійкою втратою чи зменшенням професійної або загальної працездатності потерпілої третьої особи; з тимчасовою втратою працездатності потерпілою третьою особою; з моральною шкодою, що полягає у фізичному болю та стражданнях, яких потерпіла третя особа зазнала у зв'язку з каліцтвом або іншим ушкодженням здоров'я.
Страхувальнику, якщо страхувальник за згодою страховика самостійно відшкодував заподіяну шкоду особі, яка має право на отримання страхової виплати	
Закладу охорони здоров'я, іншій особі, що здійснює або здійснила лікування потерпілої третьої особи, ремонт пошкодженого майна потерпілої третьої особи та/або надає чи надала іншу допомогу (послуги) у разі заподіяння шкоди потерпілій третій особі та/або її майну (за погодженням з особою, яка має право на отримання страхової виплати)	
Правонаступникам у зв'язку	зі смертю потерпілої третьої особи.

Джерело: складено за [29]

Мінімальний розмір страхової виплати у зв'язку з лікуванням потерпілої третьої особи становить 1/30 розміру мінімальної заробітної плати в місячному розмірі, установленому законом на дату настання страхового випадку, за кожний день лікування (тимчасової непрацездатності), але не більше ніж за 120 днів. Якщо витрати підтверджені документально, то вони компенсуються в межах страхової суми. Страхова виплата у зв'язку з

лікуванням потерпілої третьої особи визначається у розмірі витрат, пов'язаних з доправленням, розміщенням, утриманням, діагностикою, лікуванням, протезуванням та реабілітацією потерпілої третьої особи у відповідному закладі охорони здоров'я, із спеціальним медичним, постійним стороннім доглядом та придбанням лікарських засобів (лікарських препаратів).

Якщо наслідком страхового випадку є стійка втрата працездатності, то діють наступні нормативи (табл. 2. 11).

Таблиця 2.11

Нормативи виплат при страхуванні відповідальності перевезення пасажирів на автотранспорті за умови стійкої втрати працездатності

Стан втрати працездатності	Виплата
1 група інвалідності	36 мінімальних заробітних плат у місячному розмірі, установленому законом на дату настання страхового випадку.
2 група інвалідності	18 мінімальних заробітних плат у місячному розмірі, установленому законом на дату настання страхового випадку.
3 група інвалідності	12 мінімальних заробітних плат у місячному розмірі, установленому законом на дату настання страхового випадку.
Статус дитина-інвалід	36 мінімальних заробітних плат у місячному розмірі, установленому законом на дату настання страхового випадку*.

*на момент написання роботи мінімальна заробітна плата дорівнювала 8000 грн.

Джерело: складено за [29]

Нормативи представлені у таблицях 2.9, 2.10, 2.11 повторюють нормативи, які прописані сьогодні для відповідних категорій у Законі України «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» і у цьому є своя логіка – адже у обох законодавчо-нормативних актах йдеться про потерпілих у ДТП. Прописане у нормативному документі і питання якщо є постраждалі пасажири і водночас є винуватець ДТП, який мав договір страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. У цій ситуації відшкодування здійснює страхова компанія, яка страхувала пасажира.

Відповідно механізм компенсації втрати працездатності також повторює той, що передбачений у Законі України «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» - для працюючих середній рівень заробітної плати, для підприємців доходи за податковою декларацією, для непрацюючих – мінімальна заробітна плата (1/30 за кожен день непрацездатності).

Компенсуються і витрати на пристосування до нових умов життя (таке трактування раніше не застосовувалося) потерпілої особи – страхова виплата здійснюється у формі ануїтету в межах страхової суми.

Страхова виплата у зв'язку із моральною шкодою, здійснюється у розмірі не менше 10 відсотків від здійсненої страхової виплати у зв'язку з лікуванням постраждалої особи або втрати нею працездатності. У випадку смерті потерпілої третьої особи, її чоловіку (дружині), батькам (усиновлювачам) та дітям (усиновленим) здійснюється виплата як компенсація моральної шкоди у сумі не меншої, ніж 25 мінімальних заробітних плат

Як і у Законі України «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» страхова виплата у зв'язку зі смертю потерпілої третьої особи здійснюється, якщо смерть потерпілої третьої особи настала протягом одного року з дня настання страхового випадку та є прямим наслідком такого страхового випадку.

Отже, можна прогнозувати, що і у 2025 році автострахування займатиме провідну роль на страховому ринку України і це пов'язане з фактором якісних інституційних змін та фактором зростання конкуренції.

2.3 Діяльність страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» в сегменті автострахування

Розглянемо практичну діяльність страхової компанії у сегменті автострахування. Для проведення аналізу обрано страхову компанію ПрАТ «СК «АРКС», яка має вид економічної діяльності страхування інше, ніж страхування життя, займає провідні позиції у сегменті КАСКО, працює на ринку України вже 30 років.

Компанія не так вже й давно мала назву ПрАТ СК «АХА» і належала однойменному французькому холдингу. Французька страхова група AXA Group у лютому 2019 року здійснила продаж свого страхового бізнесу в Україні канадській страховій групі Fairfax Financial Holdings. До угоди увійшли компанії «АХА Страхування» та «АХА Страхування життя», які згодом отримали нові назви – ARX та ARX Life. Канадська група Fairfax Financial Holdings мала плани експансії на страховому ринку України і ці плани не змінилися навіть під час війни. Так, у листопаді 2019 року Fairfax придбала визначну частку (70%) страхової компанії ПАТ СК «UNIVERSALNA» у засновника групи «Галнафтогаз» Віталія Антонова. Остаточний контроль над компанією ПАТ СК «UNIVERSALNA» група Fairfax Financial Holdings отримала у січні 2025 року, викупивши 30% акцій компанії, що належали Європейському банку реконструкції та розвитку. Під прямим корпоративним контролем групи знаходиться і невелика страхова компанія ПрАТ СК «Colonnade Україна».

Важкий 2024 рік для групи ARX був успішним – ПрАТ «СК «АРКС» та ПрАТ СК «АРКС лайф» отримали 4,6 млрд. грн. страхових премій, що на 15% перевищує показники 2023 року. Чистий прибуток компаній наблизився до 520 млн. грн.

У значній мірі успіх був отриманий за рахунок автострахування – надходження страхових премій за договорами КАСКО збільшилися на 2,4

млрд. грн., що на 22% більше, ніж у 2023 році; збільшення за договорами страхування цивільної відповідальності водіїв склало 353 млн. грн., або 21%.

Компанія достатньо багато виплачувала за договорами автострахування.

Страхові виплати за КАСКО у 2024 році склали майже 1,02 млрд. грн, що на 22% більше, ніж у 2023 році. За договорами страхування цивільної відповідальності водіїв компанія виплатила 164 млн. грн., що на 41% більше, ніж у 2023 році [39].

Тривалий час страхова компанія ПрАТ СК «АРКС» перебуває на першому місці у ТОР 10 компаній зі страхування, іншого, ніж страхування життя. У 2024 році на перше місце за окремими позиціями виходили інші страховики (зокрема, страхова компанія ТАС та УНІКА), але у 2025 році ПрАТ СК «АРКС» напевне збереже провідне місце, оскільки завершила стратегічне придбання достатньо великої української страхової компанії ПрАТ СК «Універсальна». У 2024 році частка компаній групи Fairfax – UNIVERSALNA, Colonnade та ARX, в сегменті страхування іншого, ніж страхування життя перевищила 14% (табл. 2.12).

Таблиця 2.12

ТОР 10 страхових компаній за преміями зі страхування іншого, ніж страхування життя (за 9 місяців 2024 року)

№	Страхова компанія	Страхові премії, тис. грн.
1	ТАС СГ	3 474 136
2	ARX	3 149 859
3	УНІКА	2 849 846
4	ВУСО	2 494 162
5	ІНГО	2 461 732
6	УСГ	2 176 281
7	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	2 173 856
8	UNIVERSALNA	1 892 583
9	КНЯЖА	1 803 723
10	PZU УКРАЇНА	1 645 166

Джерело: складено і обчислено за [34]

У страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» є багато шансів повернути собі повне лідерство на ринку ризикового страхування і автострахування має стати для цього певним інструментом. При цьому автострахування є і можливим фактором ризику щодо втрати компанією позицій. Щодо останнього – попередній аналіз показав, що у рейтингу страхування цивільної відповідальності водіїв компанія не присутня взагалі, а саме за цим видом страхування прогнозується найбільше зростання обсягу надходження страхових премій у 2025 році. Щодо страхування КАСКО, то багато у чому збереження позицій компанії буде пов'язане з інноваціями.

ПрАТ СК «АРКС» є першим страховиком, що ввела параметри страхування воєнних ризиків, у тому числі і за договорами страхування КАСКО. Це дозволила зробити стратегічна угода досягнута з DFC на 100 млн. грн. у 2024 році (у 2023 році вартість покриття складала 20 млн грн.) Страхування від воєнних ризиків в ARX дозволяє клієнтам захистити об'єкти нерухомості, виробничі потужності, офіси чи інші важливі активи від ризиків, спричинених ракетними обстрілами, атаками дронів та їх уламками. Це покриття може надаватись на всій території України за винятком регіонів, близьких до лінії фронту та кордону з рф, та створює виняткові умови безпеки для українських та міжнародних компаній.

У кінці 2024 року аналогічна угода була підписана з лондонським Lloyd`s на суму 50 млн. доларів США за одним об'єктом та їх сукупністю.

Частка автострахування у страховому портфелі компанії завжди була значною (рис. 2.4).

Автострахування (разом КАСКО і страхування цивільної відповідальності водіїв) у 2024 році забезпечували більш як 30% надходження страхових премій. У 2025 році цей відсоток буде зростати через те, що останні законодавчі зміни щодо страхування цивільної відповідальності водіїв збільшать вартість страхових полісів. У 2025 році у сегменті страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів склалася незвична ситуація.

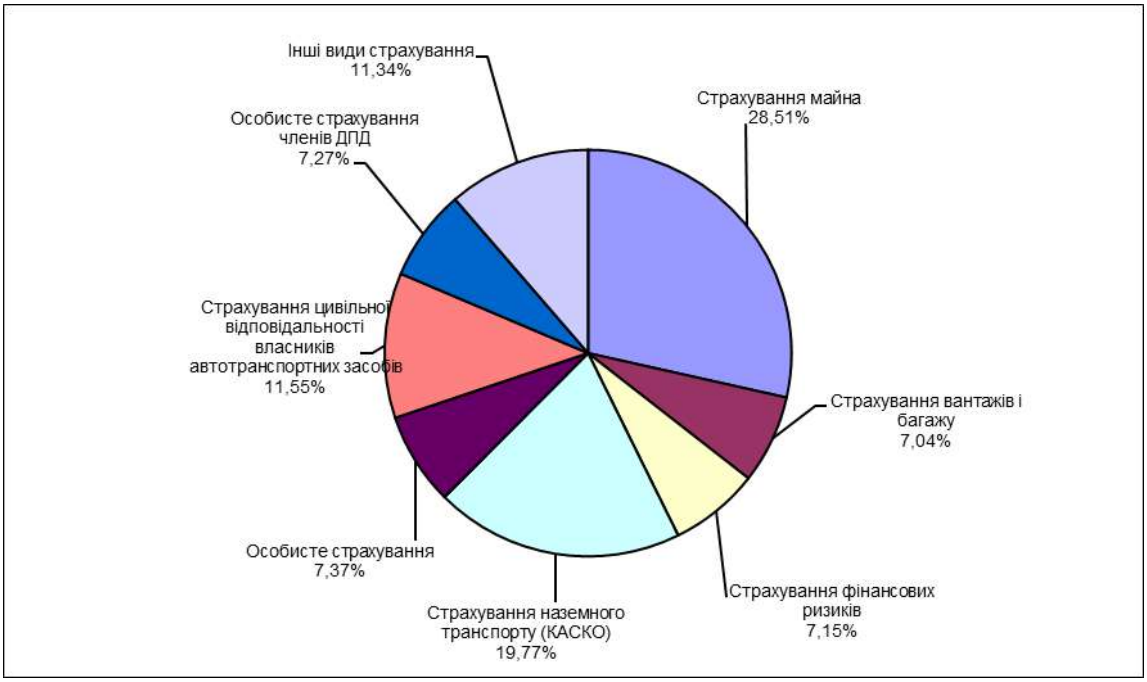

Рис. 2.4. Структура страхового портфелю ПрАТ «СК «АРКС» станом на 01.10.2024 р.

Примітка. Побудовано автором

Зміни внесені у базовий закон передбачили можливість компаніям встановлювати ціни на даний вид страхування самостійно. При цьому компанії фактично не зобов’язали оприлюднювати методику обчислення страхових тарифів. Нами проведено дослідження питання. Жодна з ТОР 10 компаній з рейтингу цивільної відповідальності водіїв методику обчислення страхових тарифів не оприлюднили.

Деякі компанії, наприклад ПрАТ «СГ «ТАС», оголосили, що вартість їх полісу подорожчає на 70-80%. Наступними місяцями матиме місце певна невизначеність з даного питання, а згодом ми напевне побачимо загострення конкуренції і навіть демпінг. Для прикладу нами проведено опитування щодо вартості страхування для легкового автомобіля, що перебуває у власності Державного університету економіки і технологій (рис. 2.5).

Рис. 2.5. Автотранспортний засіб, що став об'єктом дослідження щодо вартості страхування цивільної відповідальності водіїв

Компанія ПрАТ «СК «АРКС» займає останнє місце у рейтингу ТОР-10 зі страхування цивільної відповідальності водіїв. Не ключове, хоча і важливе, місце займає цей вид страхування у її страховому портфелі (див. рис. 2.4).

Нами проведено опитування усіх філій ТОР 10 компаній зі страхування цивільної відповідальності водіїв у м. Кривий Ріг у березні 2025 року щодо вартості страхування цивільної відповідальності водіїв, і результат є таким (табл. 2.13).

Таблиця 2.13

Дослідження вартості страхування цивільної відповідальності водіїв у м. Кривий Ріг, березень 2025 року, тис. грн.

№	Страхова компанія	Вартість 2025 року, грн.	Вартість 2024 року, грн.	Оприлюднення методики обчислення тарифів
1	ТАС СГ	5123	2890	Відсутнє
2	УСГ	3794	2890	Відсутнє
3	КНЯЖА	3967	2890	Відсутнє
4	PZU УКРАЇНА	3925	2890	Відсутнє
5	ОРАНТА	4012	2890	Відсутнє
6	ПЕРША	3211	2890	Відсутнє
7	ГАРДІАН	3456	2890	Відсутнє
8	ІНГО	4378	2890	Відсутнє
9	ВУСО	4001	2890	Відсутнє
10	ARX	5372	2890	Відсутнє
	Середнє	4123,9	2890	+42,7%

Примітка. Дослідження автора

Наочне відображення варіативності цін представлено на рис. 2.6.

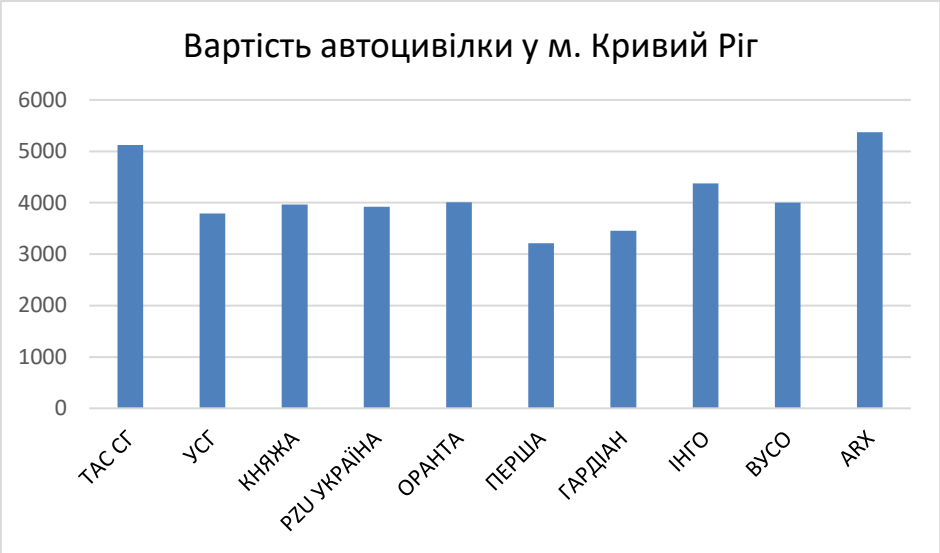

Рис. 2.6. Вартість страхування цивільної відповідальності водіїв, березень 2025 року, м. Кривий Ріг

Мінімальна вартість (ПрАТ СК «Українська страхова група» - 3794 грн.).

Максимальна вартість, базова страхова компанія, ПрАТ «СК «АРКС» - 5372 грн.

Різниця абсолютна = 5372 – 3794 = 1578 грн.

Відносна різниця = 5372 / 3794 * 100 – 100 = 41,59%

Середнє зростання вартості страхового полісу = 42,7%

Різниця абсолютна між ПрАТ «СК «АРКС» і середнім = 5372 – 4123,9 = 1248,1 грн.

Відносна різниця між ПрАТ «СК «АРКС» і середнім = 5372 / 4123,9 * 100 - 100 = 30,27%.

Проведене дослідження показує, що за страхуванням цивільної відповідальності водіїв ПрАТ СК «АРКС» займає неконкурентну позицію. І не дивно що за цим видом страхування компанія не входить у ТОР-10. Вартість завищена. Страхові агенти при опитуванні поводилися нечемно. Вартість обрахували не відразу (довелося телефонувати другий раз). На месенджери не відповідають – хоча на сайті вказано і viber і telegram.

У ТОР 10 українських страховиків зі страхування КАСКО компанія займає перше місце. Серед досягнень – запроваджено страхова послуга «Золотий купол» - захищає автомобіль від пошкоджень унаслідок дронових або шахедних атак. Серед головних недоліків – формат онлайн страхування КАСКО недоопрацьований (правильніше сказати не працює). Укласти договір дистанційно – проблематично. У компанії немає послуг страхування КАСКО за допомогою страхової телематики (про це у наступному розділі). На наш погляд, існує серйозний ризик втрати компанією лідерських позицій.

Висновки до розділу 2

Страховий ринок України пристосовується до функціонування в умовах воєнного стану. Робота в умовах війни і зростання вимог до платоспроможності страховиків призвело до зменшення їх кількості. Під час війни з ринку пішло 115 страхових компаній. Спостерігається різке загострення конкуренції між тими компаніями, що залишилися на ринку.

Страховий ринок є більш інертним, а попит на страхування є дуже еластичним. Страховики у період війни понесли більші втрати, аніж банки. Банківські депозити, як і раніше, залишаються основним активом для розміщення коштів страхових резервів. Натомість банки виступають як страхові агенти і за їх посередництва реалізується понад 14% усіх страхових послуг.

У 2023 році відбулася стабілізація надходження страхових премій, а у 2024 відновилося їх зростання. Автострахування було драйвером цих процесів. Попри війну, кількість продажу вживаних автомобілів збільшилася, а з 2023 року поступово відновлюється автокредитування.

Справжнім генератором зростання на 2025 рік є впровадження вільного ціноутворення на страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Автострахування в Україні стає усе більш технологічним. Страхові компанії стали реалізовувати послуги страхування КАСКО нових автомобілів з використанням телематики. Страхування цивільної відповідальності водіїв стало повністю електронним. З 2025 року в Україні не використовуються паперові поліси. Моторне транспортне страхове бюро України створило цифрову базу (центральна база даних), за допомогою якої здійснюється управління даним видом страхування. В даній базі є конструктор звітів, система управління правами доступу користувачів, публічний портал, електронний поліс, інтеграція з зовнішніми системами (взаємодії з базами даних Національної поліції, Прикордонної служби,

платформою державних послуг Дія та державними установами для перевірки дійсності договорів страхування).

З 2024 року впроваджені нові вимоги щодо страхування пасажирів на транспорті, що також підсилить сегмент автострахування у найближчому майбутньому. У цьому виді страхування впроваджено європейський підхід - об'єктом страхування є відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів під час перевезення автомобільним транспортом.

Проведений аналіз діяльності страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» у сфері автострахування показав:

- тривалий час компанія мала перше місце у рейтингу страховиків за розміром страхових премій, але поступилася компанії ПрАТ «СГ «ТАС» за рахунок відставання у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- за страхуванням КАСКО компанія продовжує зберігати перше місце і стала першою, хто ввів у традиційне КАСКО страхування цивільної відповідальності водіїв;

- автострахування (разом КАСКО і страхування цивільної відповідальності водіїв) у 2024 році забезпечували більш як 30% надходження страхових премій;

- опитування усіх філій ТОР-10 компаній зі страхування цивільної відповідальності водіїв у м. Кривий Ріг в березні 2025 року щодо вартості страхування цивільної відповідальності водіїв показало, що базова компанія виставила максимальні ціни на цей вид страхування (на 40% більші, ніж у середньому по ринку). На наш погляд, це є помилкою і може суттєво вдарити по фінансам компанії у майбутньому;

- значною вадою автострахування у компанії ПрАТ «СК «АРКС» є те, що страхування КАСКО попри новації, пов'язані з покриттям військових ризиків, не працює в цифровому форматі.

РОЗДІЛ 3
РЕКОМЕНДАЦІЇ ЩОДО УДОСКОНАЛЕННЯ СИСТЕМИ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

3.1 Формування попереджувальних заходів у системі автотранспортного страхування

За формою попереджувальні заходи у страхуванні поділяються на правові, фінансові і спеціальні.

Правове попередження стосується законодавчих і нормативних обмежень. Найбільш важливою нормою такого попередження в контексті нашого дослідження є обов'язковість страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів передбачена законодавством [31] та контроль за діяльністю страховиків з боку НБУ (базовий) та МТСБУ (сегментарний).

Фінансова превенція полягає у створенні спеціалізованих грошових фондів. МТСБУ формує два таких фонди:

- фонд страхових гарантій, призначений для забезпечення платоспроможності МТСБУ;

- фонд захисту потерпілих у дорожньо-транспортних страхових пригодах [30].

За змістом фонд страхових гарантій призначений для розрахунків у системі «Зелена картка», а фонд захисту потерпілих – для забезпечення регресних виплат за внутрішніми договорами.

Страхові компанії формують технічні резерви – це резерви незароблених премій, резерви збитків та резерви коливання збитковості. Резервування коштів страховими компаніями на сьогодні не врегульовано остаточно (через кардинальні зміни законодавства щодо забезпечення платоспроможності). У середньому 80% від отриманих страхових премій

спрямовується до різноманітних резервів і це формує інвестиційний потенціал страховика.

До спеціальних попереджувальних заходів належить застосування франшизи.

Франшиза у страхуванні стимулює страховика до більш дбайливого ставлення до автотранспортного засобу, оскільки порівняно невеликий збиток він має відшкодовувати самостійно. З фінансових позицій це також означає, що чим більшим є розмір франшизи, тим меншим буде розмір страхової премії.

Більшість українських страховиків встановлюють франшизу за принципом аналогій і вона не має перевищувати 1% від вартості автомобіля (без шкоди для конкурентної позиції). Збільшення рівня конкуренції у сегменті може викликати потребу у більш точних обчисленнях розміру франшизи. Це стане актуальним за таких умов:

- збільшення продажів нових автомобілів у цілому;
- збільшення продажів нових автомобілів у кредит;
- збільшення продажу електромобілів і автомобілів преміум-класу.

Напевне ці умови будуть реалізовані після завершення війни і їх реалізація співпадатиме у часі. Отже, варто провести підготовчі заходи вже зараз. При цьому за основу взяти зв'язок між розміром франшизи і страховими виплатами, а у вигляді цільової функції встановити зменшення трудовитрат страховика, пов’язаних з адмініструванням страхових випадків і виплат.

Постановка задачі у певній мірі вказує на доцільність використання програми MATLAB.

MATLAB – це програма об'єктно-орієнтованого програмування, яка дозволяє програмувати на мікрорівні, створюючи при цьому невеликі програми і моделі.

Модель, що пропонується автором, має дві опції:

- перша – залежно від зміни відповідних параметрів шукати оптимальний розмір франшизи для страховика і страхувальника;

- друга – визначення часу обслуговування заяв за страховими виплатами, а також трудовитрат на адміністрування страхових випадків і обчислення збитків за встановленого рівня франшизи.

В основу імітаційної моделі застосування франшизи в автострахуванні, яка пропонується автором, покладено однорідність у статистичному баченні частоти страхових випадків, страховими сумами та законом розподілу зазначених сум.

Для імітації страхових випадків використано генератор випадкових чисел за біноміальним законом розподілом Ньютона.

Адміністрування страхових випадків у пропонованому методі здійснюється за допомогою теорії масового обслуговування, суть якої полягає в тому, що на основі теорії ймовірності розробляється оцінка якості функціонування системи масового обслуговування. Система масового обслуговування побудована на реалізації послідовності однорідних елементарних операцій обслуговування.

У нашому випадку така система призначена для обслуговування заявок із здійснення страхових виплат. Система включає певну кількість робочих місць або засобів обслуговування (канали обслуговування). Час надходження заявок та їх обслуговування носять випадковий характер.

При моделюванні страхових виплат з урахуванням франшизи використано генератор за законом гамма-розподілу, оскільки саме цей закон в залежності від зміни заданих параметрів робить можливим оцінити вплив франшизи на страховий тариф та час обслуговування страхових позовів.

Гамма-закон має наступну функцію щільності розподілу:

$$f_{\xi}(x) = \begin{cases} \dfrac{\beta^{\alpha}}{\Gamma(\alpha)} x^{\alpha-1} \ell^{-\beta x}, & x > 0; \\ 0, & x < 0, \end{cases} \qquad (3.1)$$

де $f_{\xi}(x)$ – функція розподілу випадкових величин;

x – випадкова величина;

α , β – параметри гамма-розподілу (в нашому випадку параметр α представляє розмір франшизи, а параметр β – витрати на адміністрування страхових випадків);

Г(α) – функція гамма-розподілу.

Гамма–закон розподілу неперервних випадкових величин дозволяє за допомогою параметрів α та β змінювати форму розподілу в досить широкому діапазоні [18, с. 77].

Оптимальний рівень визначається за допомогою методу дихотомічної оптимізації, сутність якого полягає у встановленні мінімального та максимального рівня франшизи та відповідного рівня витрат. Параметри моделі в стислому вигляді представлені у таблиці (табл. 3.1).

Таблиця 3.1

Параметри для обчислення оптимального розміру франшизи в автотранспортному страхуванні з використанням програми

Параметри	Зміст, характеристика застосування
Генератор випадкових чисел	Обчислюється за біноміальним розподілом (формула бінома Ньютона) $\sum_{m=0}^{n} p_m = \sum_{m=0}^{n} C_n^m p^m q^{n-m} = (p+q)^n = 1$
C	Кількість послідовностей випадкових величин
p	Ймовірність позитивного результату
q	Ймовірність негативного результату
m	Випадкова величина
n	Кількість можливих випадків
Закінчена послідовність біноміального розподілу	$P_n(m) = C_n^m p^m q^{n-m}$
Умови виконання послідовності	$0 \le m \le n$
α та β	Параметри залежності франшизи та витрат з обслуговування позовів
Визначення параметрів α та β відповідно до середнього значення страхових виплат $\bar{x}$	$\alpha = \frac{\sum \bar{x}^2}{\sum x^2 - \sum \bar{x}^2}, \quad \beta = \frac{\sum \bar{x}}{\sum x^2 - \sum \bar{x}^2},$

Джерело: розроблено автором за [6; 9]

Задавши рівень франшизи, можна очікувати різного впливу для різних параметрів закону розподілу. В нашому випадку це має значення, оскільки заданий рівень франшизи буде вказувати на щільність взаємозв'язку її розміру і витрат на адміністрування страхових випадків.

Для оцінки ситуації моделі передбачені функції перемикання:

- режим з франшизою (без франшизи) за безумовної франшизи;

- режим з франшизою (без франшизи) за умовною франшизою;

- режим діапазону франшиз (від 0,5 до 2% від страхової суми) – верхня межа є об'єктивною величиною, оскільки у страхуванні КАСКО більший розмір франшиз не використовується.

Якщо є заявки на здійснення страхових виплат (без франшизи), вони генеруються (через блок MATLAB Function) і перемножуються на тривалість обслуговування однієї заявки у блоці (Product). Аналогічним способом знаходяться витрати на обслуговування заявок з урахуванням франшизи.

Модель побудована на взаємозв'язку між рівнем франшизи та розміром страхових виплат з врахуванням витрат на адміністрування страхових випадків і обчислення розміру збитків. Окрім цього модель може бути використана і в інших видах майнового страхування.

Треба звернути увагу і на вартість самого програмного забезпечення. Встановлення ліцензійного варіанту з необхідними для реалізації моделі функціями коштує зараз 650 грн. [9].

Правова превенція передбачає застереження законодавства і правил страхування, щодо випадків коли страховик звільняється від проведення страхової виплати або вступає у дію принцип суброгації. Проаналізувавши діючі законодавчі і нормативні акти та Правила страхування ПрАТ «СК «АРКС» маємо такий формат правової превенції (табл. 3.2).

Таблиця 3.2

Зміст правової превенції у страхуванні КАСКО та цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Ситуація	Реагування
Знаходження водія у стані алкогольної або наркотичної залежності під час скоєння ДТП	Нормами законодавства і правил страхування передбачено застосування принципу суброгації. Страхова компанія здійснює страхову виплату, а потім у судовому порядку отримує компенсацію від винуватця ДТП.
Водій покинув місце ДТП	Нормами законодавства і правил страхування передбачено застосування принципу суброгації. Страхова компанія здійснює страхову виплату, а потім у судовому порядку отримує компенсацію від винуватця ДТП.
Шахрайство при укладанні договору страхування КАСКО	Відмова у страхові виплаті.
ДТП сталася через свідомо несправний транспортний засіб	При страхуванні цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів передбачено застосування принципу суброгації. При страхуванні КАСКО – відмова від страхової виплати.
Водій скоїв злочин з використанням транспортного засобу	При страхуванні цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів передбачено застосування принципу суброгації. При страхуванні КАСКО – відмова від страхової виплати.
Водій здійснив грубе порушення правил дорожньої безпеки	При страхуванні цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів передбачено застосування принципу суброгації. При страхуванні КАСКО – відмова від страхової виплати.

Примітка. Складено автором

Усі вказані пункти є дієвим способом запобігання і профілактики ДТП. Роль страхової компанії у цьому – довести дію усіх визначених принципів до власника транспортного засобу на момент підписання договору страхування.

3.2 Роль діджиталізації у покращенні страхових послуг з автострахування ПрАТ «СК «АРКС»

Напевне жоден фактор не забезпечив такого радикального впливу на страхову галузь як діджиталізація (цифровізація). Страхові компанії почали нарощувати свій потенціал цифровізації з початку 2000 років, але справжній прорив стався під час пандемії коронавірусу. У 2020-2021 роках українські страховики реалізувати найбільш успішні цифрові послуги і започаткували рішення у сфері цифрового маркетингу та інших складових фронт-офісу. В автострахуванні це такі напрями (табл. 3.3).

Таблиця 3.3

Можливості цифровізації фронт-офісу у автострахуванні

Напрям	Функціонал, інструменти
1	2
Прямий продаж	Прискорення процедури оформлення полісу з використанням спеціального програмного забезпечення (здебільшого кожний страховик використовує власний інтерфейс та відкритий API). Страхування цивільної відповідальності водіїв, зважаючи на стандартні умови договору, має здійснюватися через мобільний застосунок компанії.
Продаж через агентів	Поєднання страхових агентів на платформі страховика та на універсальній для страхових посередників платформі EWA. Забезпечується можливість швидкого оформлення угод та моніторингу діяльності агентів з боку страховика.
Продаж через автосалони	Прискорення бізнес процесів через електронний документообіг. Отримання можливості використання страхової телематики на основі вбудованого страхування. Телематичний пристрій продається і встановлюється безпосередньо у автосалоні.
Продаж через брокерський канал	Прискорення процедури оформлення полісу з використанням спеціального програмного забезпечення (здебільшого кожний страховик і страховий брокер використовують власний інтерфейс та відкритий API). Цифровізація забезпечує прискорений процес документообігу, особливо якщо йдеться про зовнішньоекономічну діяльність.
Продажі через банки	Через API страховик долучається до банківської цифрової платформи. Банк виступає агентом страховика. Можливе формування трикутника: банк – автосалон – страховик при страхуванні автомобілів, які реалізуються у кредит. Програмне забезпечення з використанням API кожною зі сторін надзвичайно прискорює документообіг і розрахунки.

Продовження табл. 3.3

1	2
Врегулювання збитків	Служба аварійного комісаріату від 2024 року вже не жорстко регламентована, що дає можливість використовувати широкий спектр інструментів і підходів: зйомки з відеокамер, внутрішніх реєстраторів, зчитування інформації з телематичних пристроїв, використання програмного забезпечення Autodata для швидкої експертної оцінки збитків. Використання програмного забезпечення з API для зв'язку з асистанс компаніями для забезпечення документообігу і швидких розрахунків.

Примітка. Розроблено автором

В бек-офісі страхової компанії головну роль відіграватимуть технології, які оптимізують корпоративне управління, аналітику, актуарні обчислення, формування резервів та їх розміщення, рух грошових коштів (табл. 3.4).

Таблиця 3.4

Можливості цифровізації бек-офісу у автострахуванні

Напрям	Функціонал, інструменти
1	2
Корпоративне управління	Спеціальне програмне забезпечення для формування **особливої, регулярної проміжної та річної, а також іншої інформації емітентів цінних паперів** для розміщення у базі даних особи, яка оприлюднює регульовану інформацію, на вебсайті емітента цінних паперів та подання до НКЦПФР.
Резервування та розміщення коштів	Використання спеціального програмного забезпечення розподіл вхідного грошового потоку на типи резервів. Застосування програмного забезпечення для формування оптимального інвестиційного портфеля.
Актуарні обчислення	Системи автоматизованого обчислення страхових тарифів та їх проєктування на основі CAD, CAE, CAM з врахуванням специфіки страхової діяльності.
Аналіз ринку	Поєднання традиційних методів аналізу і нової аналітики. Кластеризація методом k – середніх, метод головних компонент, методом k-найближчих сусідів і виявлення аномалій, метод випадкових лісів, метод опорних векторів (підходи Data Science). Прогнозування - Регресійний багатофакторний аналіз, A/B тестування (MATLAB) – традиційні методи. Формування варіантних прогнозів з врахуванням факторів невизначеності (парадигм VUCA, BANI)

Продовження табл. 3.4

1	2
Рух грошових коштів	FINMAP або аналогічні програми, що поєднують управлінський облік та рух грошових коштів. За однорідності ризиків (як це і є в автострахуванні) застосунок моделей асоціативних правил та принципу апріорі. Цей модуль також виступає поєднанням модулів фронт- та бек-офісів.
Перестрахування	Дерево ухвалення рішень (при застосуванні непропорційного перестрахування на основі договору stop loss)

Примітка. Розроблено автором

Фронт-офіс та бек-офіс страховика, які за змістом можна представити окремими цифровими модулями, поєднуються через модуль руху грошових коштів (рис. 3.2).

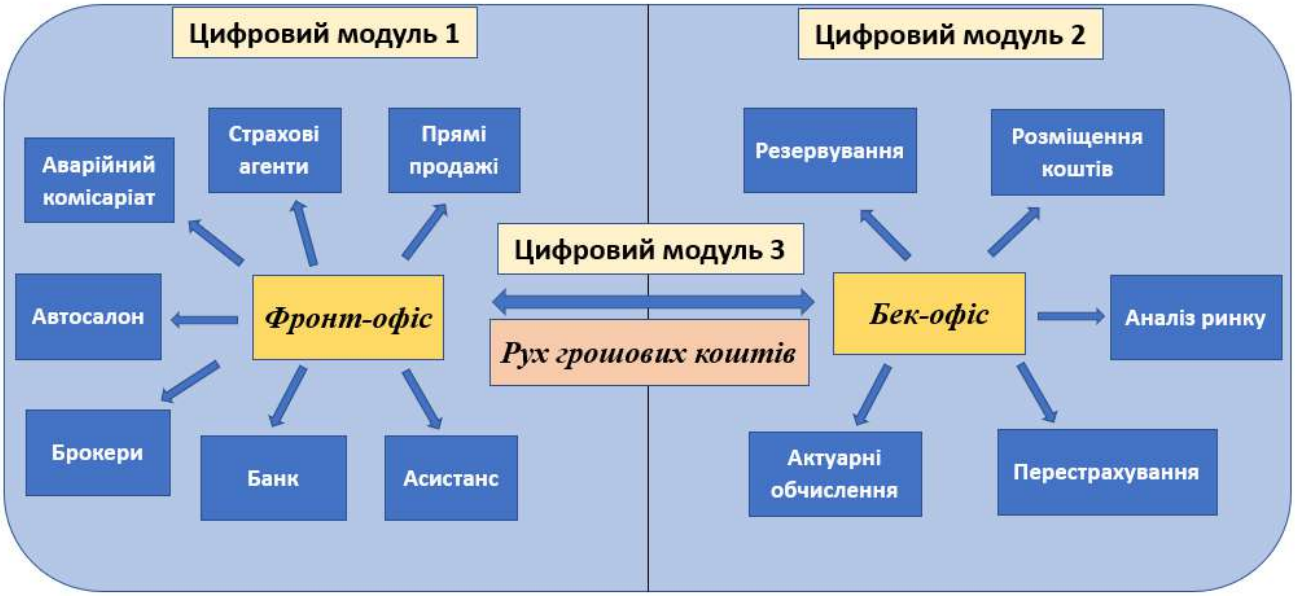

Рис. 3.1. Діяльність страхової компанії у сфері автострахування у форматі цифрових модулів

Примітка. Розроблено автором

Страхова компанія представляє собою фінансову установу, яка на вході і на виході має грошові кошти. Її діяльність не передбачає руху матеріальних ресурсів чи їх перетворення. Страхова компанія отримує гроші від клієнтів та резервує більшу частку з них (до 80%). Зарезервовані гроші є основою для інвестицій і страхових виплат.

Модуль руху грошових коштів забезпечує збалансованість вхідних і вихідних грошових потоків. При цьому важливим є безперебійність процесу надходження і витрачання грошей і відсутність касових розривів (або планування джерел їх покриття). З одного боку, модуль руху грошових коштів виконує функціонал бек-офісу (резервування і розміщення грошових коштів), з іншого боку, функціонал фронт-офісу (безпечне отримання страхових премій і здійснення страхових виплат) – забезпечення платежів між компанією, страховими посередниками, асистанс-компаніями, іншими учасниками страхового процесу, внутрішніми розрахунками.

Наше бачення найближчих перспектив застосування цифрових технологій в автострахуванні в ієрархічному порядку:

- масштабування використання страхової телематики;

- застосування хмарних технологій від окремих напрямків до формування комплексних рішень;

- застосування технологій штучного інтелекту (нейромереж).

Практичне застосування страхової телематики буде представлене у наступному підрозділі роботи.

На сьогодні вже розповсюдженим і добре відпрацьованим способом оптимізації витрат страхової компанії і прискоренням внутрішніх бізнес-процесів є хмарні технології. Але є ряд проблем, які на сьогодні потребують вирішення для того щоб потенціал технології використовувався у повному обсязі.

Питання має розглядатися у розрізі кваліфікації працівників та витрат на впровадження хмарних сервісів. Часто питання витрат, які виникають саме при впровадженні хмарних технологій безпосередньо у конкретні бізнес-процеси, робить зовсім невигідним саме впровадження.

Хмарні технології для страхових компаній у значній мірі дозволяють оптимізувати процеси проведення актуарних обчислень, андерайтингу, аналітики та прогнозування. При цьому у хмарі реалізуються технології великих даних та штучного інтелекту, що формує значний синергетичний

ефект у швидкості і якості визначення розміру страхових тарифів. Зокрема, страховики можуть суттєво скоротити витрати на утримання штату актуаріїв, андерайтерів, бізнес-аналітиків. Донедавна штати таких працівників були дуже великими, як і високим був рівень оплати їх праці. Від початку відкриття технології хмарних обчислень видавалося вирішенням проблеми оптимізації витрат саме у цій сфері, але згодом виникла достатньо серйозна проблема – за порівняно невеликих інвестицій у хмарні обчислення вже після впровадження і початку реалізації проєкту організації стикаються з деякими негативними факторами.

Наразі питання стоїть саме у оптимізації вже хмарних процесів і полягає у видаленні непродуктивного функціоналу. Вирішення питання полягає у співпраці представників страховика і компаній, які надають послуги з хмарних обчислень. Від страхової компанії необхідні фахівці, що зможуть сформувати оптимальні вимоги для виконавців (бізнес-процес ідентичний за змістом формуванню вимог при розробці програмного забезпечення).

Напевне найбільшого синергетичного ефекту можна досягти шляхом поєднання у хмарі операцій фронт- і бек-офісу за напрямками діяльності, у контексті нашого дослідження – автострахуванні. Формат бізнес-підходу представлено у таблиці (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

Поєднання у хмарі функціоналу фронт і бек офісу в автострахуванні

Фронт-офіс	Бек-офіс	Хмара (спільне)
Продажі	Рух грошових коштів	Обробка та зберігання даних, оптимізація витрат, автоматизація повторювальних бізнес-процесів, безпека даних на усіх рівнях, моделювання персоналізованих послуг
Врегулювання збитків і виплата страхового відшкодування	Резервування і розміщення коштів	
Маркетингова аналітика	Актуарні обчислення	

Примітка. Розроблено автором

Основне технічне ускладнення пояснюється необхідністю будувати комплексний підхід, що об'єднуватиме усі бізнес-процеси страховика, оскільки фрагментарне використання технології не забезпечить необхідного синергетичного ефекту.

Усі хмарні сервіси є системами на вимогу, заснованими на використанні, а це означає, що в кінці місяця компанія отримує рахунок-фактуру саме за ті послуги, якими користувалася, зазвичай виставлений до дуже невеликої одиниці (наприклад, вартість за секунду використання інфраструктури або за запит, зроблений до послуги).

Ця модель виставлення рахунків неминуче робить передбачуваність дуже складною, якщо тільки не виконуються одні й ті ж завдання щомісяця, що малоймовірно. Аналогічно, моніторинг може ускладнюватись внаслідок того, що постачальники хмарних послуг за замовчуванням надають обмежену розбивку платіжної діяльності [48].

На сьогодні більшість українських страховиків не готові до застосування хмарних технологій саме через неефективність виконання за їх допомогою фрагментарних завдань навіть на рівні найбільшого для страхової компанії сегменту автострахування – звести до хмари необхідно абсолютно усі функціонали фронт- і бек-офісу. Якщо це не буде здійснено, то уся операція втрачатиме сенс через формування додаткових витрат.

Таким чином, цифровізація у сфері автострахування формує дуже багато переваг, що можуть бути об'єднані змістовно як масштабна оптимізація бізнес-процесів щодо витрат та часу обслуговування клієнтів.

Звісно, що нові технології генерують і ризики. В контексті нашого дослідження це ризики пов'язані з:

- людським фактором – недостатній рівень кваліфікації розробників і користувачів, що може викликати негативні впливи на зовнішні або внутрішні процеси;

- функціонуванням інформаційних систем та інших інформаційних ресурсів та управління ними;

- порушенням конфіденційності, цілісності та доступності інформації через кібератаки чи інші організовані витоки інформації;

- додаткових витрат при впровадженні нових технологій.

- непрогнозованості нових технологій.

Перші три ризики описані стандартом SO/IEC 27001:2022 і основним захистом від них є виконання вимог стандарту на рівні розробника і користувача цифрових продуктів у процесі автострахування. Основним в умовах війни ризиком є збитки нанесені кібератаками з боку росії. Четвертий ризик охарактеризовано при проведенні оцінки впровадження у бізнес-процеси автострахування хмарних технологій.

Останній ідентифікований ризик стосується штучного інтелекту. На сьогодні є значна кількість повідомлень про використання страховиками штучного інтелекту у своїх бізнес-процесах, у тому числі і в автострахуванні. Але так само існує і значна кількість повідомлень про допущені помилки, неадекватну поведінку елементів технології. Зараз дуже важко зрозуміти наслідки реалізації технології штучного інтелекту у бізнес-процеси страховика (наприклад, у багатьох страхових компаніях ЄС заборонено використання штучного інтелекту). На наш погляд, на сучасному етапі використовувати штучний інтелект варто в якості експерименту без масштабування, але такий підхід можуть собі дозволити лише великі страхові компанії з розвинених країн світу.

3.3. Застосування страхової телематики в автотранспортному страхуванні

Страхова телематика будується на основі поєднання телематичних систем встановлених на автомобілях, сучасних можливостях технології GPS

та спеціального програмного забезпечення, яке зчитує інформацію з телематичних пристроїв та трансформує її у коригування страхових тарифів.

Схема застосування має вигляд (рис. 3.2).

Рис. 3.2. Схема використання телематичних пристроїв в автострахуванні

Примітка. Розроблено автором

До 2024 року схема могла використовуватися лише при страхуванні КАСКО. Після змін до законодавства (отриманні страховиками дозволу самостійно встановлювати страхові тарифи за страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів) телематику можна одночасно використовувати і при страхуванні КАСКО, і при страхуванні цивільної відповідальності водіїв.

Вартість страхової телематики постійно зменшується, а дорожня інфраструктура поступово покращується і це робить потенційно вигідним застосування опцій страхування на основі використання UBI (usage-based insurance) та plug-and-play повністю персоналізувати автотранспортне страхування. Водії, що дотримуються правил дорожнього руху та поводяться на дорозі відповідально і обережно отримають знижку на автострахування у межах 30-50% від базового платежу.

Розглянемо маркетинговий і фінансовий ефект від впровадження мобільного КАСКО з застосуванням телематичного пристрою (by to go). В останньому кварталі 2024 року питома вага страхування КАСКО у страховому портфелі компанії дорівнювала 33%. За основу впровадження страхування за принципом by to go візьмемо приклад реалізованого іншуртех стартапу «Easy Peasy Insurtech». Проєкт був підготований і реалізований фахівцями страхової компанії ПрАТ СК «Арсенал Страхування». Переважна більшість фахівців колишні працівники базової компанії, які покинули її у 2019 році через корпоративний конфлікт і заснували дуже вже успішну компанію ПрАТ СК «Арсенал Страхування» (у 2023-2025 роках компанія входить до ТОР 10 українських страховиків). Ситуація цікава ще і тим, що «Easy Peasy Insurtech» не є страховою послугою власне ПрАТ СК «Арсенал Страхування», але реалізується через її ліцензію і з використанням її страхових резервів у якості забезпечення платоспроможностіУ 2024 році цей проєкт отримав друге місце на «Ukrainian CX Excellence» у номінації «Кращий онлайн клієнтський досвід».

Механізм страхової послуги будується на використанні телематики. Відстань, яку проїжджає автомобіль відслідковується за допомогою телематичного пристрою. Пристрій отримує інформацію про те скільки автомобіль проїхав кілометрів і де знаходиться. При цьому відповідно до Закону України «Про захист персональних даних» інформація підлягає шифруванню. Додаткові функції пристрою – відслідковування стилю водіння та знаходження транспортного засобу у випадку його викрадення.

Перший етап страхування передбачає придбання пакету на 500 кілометрів. Договір підтверджується електронним підписом та оплачується карткою. Після цього здійснюється встановлення телематичного пристрою на станції технічного обслуговування (як правило ця ж станція проводить експертизу у випадку ДТП). Далі передбачено поповнення страховки з кроком у 100 кілометрів.

Стартовий пакет 500 кілометрів придбавається на рік. Коли на страховому рахунку клієнта залишається 50 кілометрів, він отримує SMS-пропозицію на придбання додаткових кілометрів.

Цікавий момент щодо страхового калькулятора – потенційний клієнт вводить номер державної реєстрації автомобіля і система обчислює вартість страхового полісу. Клієнт ідентифікується через BankID.

Є і диференціація пакетів:

- EASY GO (ДТП);

- EASY RIDE (ДТП + додаткові опції);

- EASY DRIVE (повне КАСКО).

Базові інвестиції у продукт склали 350 тис. доларів США – (150 тис. доларів за розробку та 200 тисяч доларів на формування страхових резервів) [1].

Виходячи з параметрів, що розміщені у відкритих джерелах можна розробити аналогічну страхову послугу для страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС».

Опис фінансової складової: курс долару США на момент написання роботи – 41,39 грн. за долар. Базові початкові інвестиції у проєкт:

400 тис. доларів * 41,39 = 16556 тис. грн.

Ця сума цілком реальна для страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» виходячи з обсягів її діяльності і фінансових параметрів.

Маркетингова базова складова – контент маркетинг через мережу компанії і таргетована реклама. Базовий рекламний бюджет складає 200 тис. грн., що за сьогоднішніх умов дуже низька сума, яка ні у якій мірі не вплине на фінанси страховика.

При цьому маркетингові витрати на традиційне КАСКО є достатньо високими, оскільки їх основу складають витрати на комісійні винагороди страховим посередникам (в межах 20% від суми отриманої страхової премії). У 2023 році надходження страхових премій за страхуванням КАСКО

дорівнювали 19,77% від їх загальної кількості, а у 2024 році збільшилися до 24,13%.

Показник рівня страхових виплат за КАСКО у середньому дорівнює 40% від надходження страхових премій. зважаючи на певну інерційність процесів, але і з врахуванням мультиплікатора нових технологій цифрового маркетингу можна очікувати, що надходження страхових премій за мобільним КАСКО у перший рік складуть до 50% від КАСКО традиційного (табл. 3.6).

Таблиця 3.6

Обчислення параметрів традиційного та мобільного КАСКО для страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС»

Показник	Традиційне, тис. грн.	Мобільне, тис. грн.	Темп росту, %
Чисті страхові премії	19,77% від страхових премій 0,1977*4280208 = 846197	За прогнозом 50% від традиційного 846197*0,5 = 423099	423099/846197*100 = 50
Чисті страхові виплати	40% від страхових премій 846197*0,4 = 338479	Пропорційно 423099*0,4 = 169240	50
Собівартість реалізації страхових послуг	20% комісійної винагороди *0,2 = 846197*0,2 = 169239	Зменшуються на 90% 169239*0,1 = 16924	16924 / 169239 * 100 = 10,0
Адміністративні витрати	Додаткові 10% 846197*0,1= 84620	Зменшуються на 90% 423099*0,1 = 42310	42310/84620*100 = 50,0
Прибуток від реалізації страхової послуги	846197 – 338479 – 169239 – 84620 = 253859	423099 – 169240 – 16924 – 42310 = 194625	194625 / 253859 * 100 = 76,7
Рентабельність продаж, %	253859/846197*100 = 30	194625/ 423099* 100 = 46	46 / 30 * 100 = 1,53 рази

Примітка. Сформовано автором на основі даних річної фінансової звітності ПрАТ «СК «АРКС» та прогнозних розрахунків

Розрахунок є базовим і показує потенціал телематики. Наступним кроком компанії стане впровадження телематики у страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Перспективним стає формування телематичного простору, який можна представити у вигляді наступної схеми (рис. 3.3).

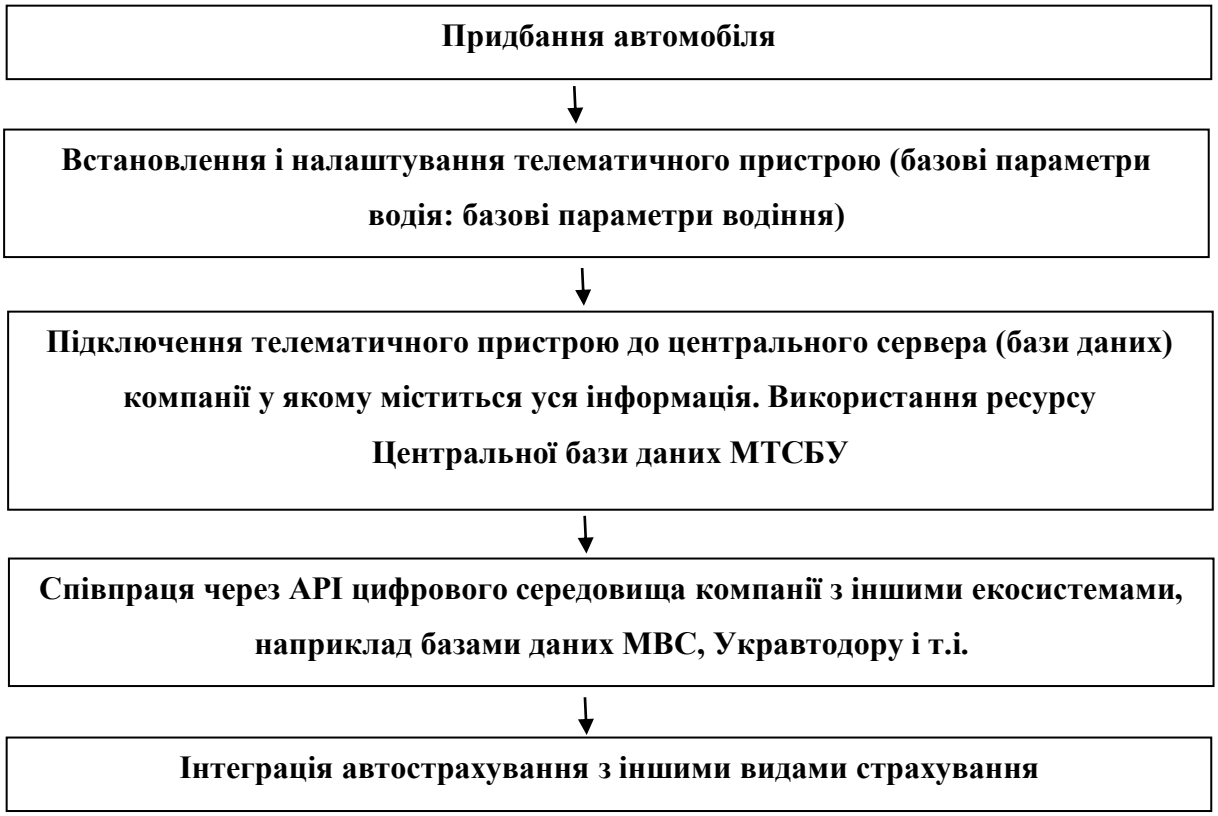

Рис. 3.3. Формування телематичного простору для конкретного страхувальника – перехід від автострахування до інших видів страхування

На першому етапі потенційний страхувальник придбаває автомобіль. Для страхової компанії на цьому етапі є важливим співпраця з автосалонами і банками (якщо автомобіль придбається у кредит). До речі, свого часу, саме співпраця ПрАТ «СК «АРКС» з автосалонами дозволила компанії вийти на перше місце у страхуванні КАСКО. Представник страхової компанії має впевнити клієнта встановити телематичний пристрій і укласти договір страхування КАСКО і цивільної відповідальності водія саме з використанням страхової телематики. Зараз, коли після змін до базових законів, що мали місце у 2024 році, страхові компанії мають можливість самостійно встановлювати вартість страхування цивільної відповідальності, це зробити вже набагато легше. Необхідно розробити якомога простіший страховий

калькулятор, що дозволить візуалізувати такі переваги для клієнта. Умовний рекламний слоган – з телематикою отримуєш дві страховки за вартістю однієї. Якщо умовна згода отримана, то необхідно провести анкетування і завантажити у систему параметри водія:

ПІБ, ідентифікаційний код – за цими параметрами присвоюється індивідуальний страховий номер;

Стать – за статистикою жінки є більш безпечними водіями;

Стаж водіння і вік водія – між цими параметрами є зв'язок, хоча він набагато складніший, ніж це здається;

Додаткові параметри – наприклад, водій є пенсіонером і має знижку від вартості, дані про стан здоров'я водія, дані про те, скільки осіб керують даним автомобілем.

Далі (після придбання полісу) через відкритий API ця частина цифрового модуля страхової компанії підв'язується до ЦБД МТСБУ, у тому числі проводиться автоматизована зустрічна перевірка даних (головним предметом перевірки є участь водія у ДТП та наслідки). Знову ж таки через відкритий API від'єднуються інші ресурси: ресурси МВС, Укравтодора, медичних закладів, асистанс компаній.

Останній етап стосується початку формування зв'язків між страхуванням автовласника за КАСКО, цивільною відповідальністю водія (можливо двома цими видами страхування) та іншими видами страхування. Власнику полісу пропонується широкий спектр інших страхових послуг. Це має назву страховий мультиплікатор.

Рентабельність мобільного КАСКО при тому самому рівні страхових виплат у рази вища за рентабельність традиційного КАСКО. Зважаючи на наявні проблеми з фінансовими ресурсами у споживачів страхових послуг можна прогнозувати, що мобільне КАСКО витіснятиме традиційне. В залежності від кілометражу і стилю водіння знижки при мобільному КАСКО можуть досягати 50% від рівня традиційного КАСКО. З позицій компанії практично зникають витрати на збут і ліквідаційні витрати. Мета кожної

компанії зараз – зменшення витрат і збільшення ефективності. Тому тенденція буде однозначною – частка мобільного інтернет страхування зростатиме, а традиційного зменшуватиметься. Це не означає, що традиційне страхування зникне повністю (принаймні не найближчим часом). Наприклад, у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів частка електронних полісів зростає з року у рік, але усе рівно залишатиметься прошарок людей, які волітимуть використовувати паперові поліси. Оскільки страхування є обов'язковим, то держава не може обмежити таких громадян у правах.

Проведені обчислення показують наскільки вигідним є мобільне страхування з використанням телематичних пристроїв. Можна з впевненістю сказати, що страхова телематика розпочавшись з автострахування швидко перекинеться на інші види страхування. Щодо фізичних осіб, то напевне наступним буде медичне страхування, оскільки датчики, що відображають різні параметри здоров'я людини швидко удосконалюються. Вимірювання параметрів здоров'я може забезпечити персоналізацію медичного страхування і страхування життя з наданням серйозних знижок. В корпоративному секторі однозначно удосконалюватиметься страхування складних технічних ризиків і агрострахування з використанням індексного методу та обстеження насаджень за допомогою дронів. В майновому страхуванні дуже перспективним є вбудоване страхування у Інтернет речей (IoT). В основі усіх наступних видів і процесів страхування лежатиме страхова телематика і страхова телематика в автострахуванні стане ще і освітнім майданчиком для страхової компанії.

Головною проблемою визначеною нами при проведенні дослідження новацій у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є врегулювання виплат пов'язаних зі смертю застрахованої особи. Цитуємо норму статті 25 Закону України «Про страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» з даного питання: «Страхова (регламентна) виплата у

зв’язку із смертю потерпілої фізичної особи здійснюється, якщо смерть потерпілої фізичної особи настала протягом одного року з дня дорожньо-транспортної пригоди та є прямим її наслідком.

Страховик, у разі смерті потерпілої фізичної особи здійснює страхову виплату у зв’язку із втратою годувальника кожній особі, яка відповідно до Цивільного кодексу України в частині відшкодування шкоди, заподіяної смертю потерпілого, та з урахуванням положень Сімейного кодексу України має право на таке відшкодування, у розмірі, що розраховується відповідно до Цивільного кодексу України в частині відшкодування шкоди, заподіяної смертю потерпілого».

Виникає декілька проблем – якою саме буде виплата, який час будуть проводитися розрахунки, чи однакову суму виплат отримають люди різних статків і соціального статусу.

На наявність такої проблеми вказували і раніше, але нова редакція закону практично повторює минулу. До того ж існує ще одна норма, яка на яку необхідно звернути увагу – «….Загальний мінімальний розмір страхової виплати особам, які перебували на утриманні одного померлого, за весь період її отримання не може становити менше 36 розмірів мінімальної місячної заробітної плати, встановленої законом на дату настання страхового випадку» [30].

За наявності встановленого нормативу мінімальної заробітної плати на 2025 рік – 8000 грн., сума такої виплати дорівнюватиме: 36 * 8000 = 288000 грн. за визначеного ліміту 500000 грн. І знову ми отримуємо подвійне трактування - не може становити менше 36 розмірів мінімальної місячної заробітної плати, а значить (за логікою), може становити більше. Так яку суму тоді буде виплачувати страхова компанія.

В різних країнах до питання страхових виплат при смерті застрахованої особи у ДТП застосовуються різні підходи.

У ряді країн (зокрема США, Великобританія) у судовій практиці або розрахунках експертних оцінок дійсно використовується поняття «value of a

statistical life» (VSL) — «статистична вартість життя». Це економічний показник, який застосовується, наприклад, при: регулюванні охорони праці; оцінці доцільності інфраструктурних проектів; обчисленні компенсацій у позовах. Ця «вартість» базується на: віці; очікуваній тривалості життя; рівні доходу; витратах на утримання родини; навіть освіті та зайнятості. У масовому страхуванні, зокрема в страхуванні цивільної відповідальності водіїв, VSL не застосовується напряму – цей показник враховується якщо справа розглядається у суді (коли сторони не дійшли до згоди).

В Італії встановлено мінімальні ліміти відповідальності, а конкретна сума компенсації встановлюється за згодою сторін або судом (в принципі такої ж системи дотримується і Україна). Судова система Італії при розгляді відповідних справ враховує: ступень спорідненості (наприклад, батьки, діти, чоловік/дружина); емоційні страждання; фінансову залежність від загиблого. З практичної точки зору італійські суди використовують принцип VSL, хоча формально цього не визнають.

Схожий порядок застосовується і у Франції, хоча тамошні суди більше звертають увагу на моральну шкоду та рівень страждань.

У Німеччині більше дотримуються рівності виплат незалежно від майнового і соціального статусу особи, що загинула.

При розробці базового закону Україна спиралася на досвід європейських країн і це логічно відповідно до прагнень України приєднатися до ЄС. Але на наш погляд фактичне ігнорування принципу VSL у Європі не є правильним. Вартість (цінність) життя має існувати і враховуватися. Попри етичні норми (життя кожної людини безцінне) існує різниця між людьми різного віку і майнового статусу. Смерть молодої людини для її родини і суспільства безумовно є більшою втратою, ніж смерть людини дуже похилого віку. Так само не варто порівнювати смерть у ДТП підприємця, вченого, суспільного діяча зі смертю кримінальника, рецидивіста зі шкідливими звичками і антисоціальним способом життя.

Тому найкращий досвід врегулювання даного питання має Іспанія (яка до речі теж є країною ЄС, але має відмінний від усіх підхід). Треба прослідкувати історію формування, на наш погляд, унікального рішення проблеми розміру страхових виплат у цій країні.

Ініціатором створення системи стала UNESPA — це Іспанська асоціація страхових і перестрахових компаній, заснована у 1977 році. Вона представляє інтереси понад 200 компаній, які охоплюють близько 96% страхового ринку Іспанії. Основні завдання UNESPA: захист інтересів страхових компаній перед державними органами та громадськістю; розробка нормативних ініціатив та участь у формуванні законодавства; підвищення прозорості та довіри до страхового сектору; освітні програми для підвищення фінансової грамотності населення [4].

Враховуючи наростаючі тренди цифровізації UNESPA заснувала компанію TIREA — Tecnologías de la Información y Redes para las Entidades Aseguradoras. TIREA — це технологічна компанія, створена за ініціативи UNESPA для обслуговування страхового сектору. Основні напрямки діяльності TIREA: розробка та впровадження IT-рішень для страхових компаній; підтримка електронного документообігу між страховиками та державними органами; забезпечення кібербезпеки та захисту даних у страховому секторі [3].

Вже на цьому етапі ми бачимо унікальний досвід, який можливо і варто перейняти Україні. Об’єднання страховиків створило технологічну компанію для діджиталізації бізнес-процесів усіх учасників. Це робить розробку сервісів набагато дешевшою і спрощує електронний документообіг між компаніями та їх клієнтами.

Згодом UNESPA та TIREA спільно розробили онлайн-інструмент для проведення обчислення страхових виплат у страхуванні цивільної відповідальності власників транспортних засобів, який дозволяє:

- автоматично розраховувати компенсації для потерпілих у ДТП згідно з актуальними таблицями «Baremo»;

- враховувати індивідуальні параметри потерпілого: вік, ступінь ушкодження, сімейний стан тощо;

- забезпечувати єдність підходів до розрахунку компенсацій серед страхових компаній.

Цей інструмент є корисним як для страхових компаній, так і для юридичних фахівців, які займаються врегулюванням страхових випадків.

Індекс (таблиця) «Baremo» це змістовна таблиця у якій розписано конкретні суми компенсацій залежно від віку, професії, ролі в сім'ї тощо. Таблиці регулярно оновлюються і є у відкритому доступі. З актуальною таблицею редакції 2024 року можна ознайомитися за посиланням: https://dgsfp.mineco.gob.es/es/Regulacion/DocumentosRegulacion/Tablas_indemnizatorias_Baremo_2024.pdf.

Система «Baremo» — це обов'язкова система оцінки компенсацій, яка використовується в Іспанії для розрахунку відшкодувань постраждалим у ДТП. Вперше введена в 1995 році, вона зазнала значних змін, зокрема, реформа 2016 року суттєво розширила її положення. Система оновлюється щорічно, і кожна версія застосовується до випадків, врегульованих у відповідному календарному році.

Враховуючи те, що ми будемо рекомендувати розробку і використання подібної системи в Україні треба більш детально проаналізувати її механізм.

Таблиця 3.7

Механізм дії системи «Baremo» - відшкодування збитків постраждалим у ДТП

Категорії випадків	Типи компенсацій		
Смерть	Базова мінімальна сума	Індивідуальне збільшення	Втрачені фінансові доходи
Тривала втрата працездатності (інвалідність)	Базова мінімальна сума	Індивідуальне збільшення	Втрачені фінансові доходи
Тимчасова втрата працездатності	Базова мінімальна сума	-	Втрачені фінансові доходи

Примітка. Складено автором за [26]

"Baremo" містить детальні таблиці, які враховують різні фактори для визначення суми компенсації:

Вік потерпілого: Молодші особи можуть отримати вищі компенсації за однакових обставин через більший вплив травми на їхнє майбутнє життя.

Сімейний стан та утриманці: Наявність дітей, подружжя чи інших утриманців впливає на розмір виплат.

Ступінь фізичних або психічних ушкоджень: Визначається кількістю балів, які відповідають тяжкості та тривалості наслідків травми.

Професійний статус та доходи: Враховується при розрахунку втраченої вигоди (lucro cesante), особливо якщо травма впливає на здатність працювати та заробляти.

Наприклад, виплата постраждалому у ДТП 35 річному робітнику, який має двох дітей, отримав інвалідність і не може більше працювати за фахом складатиметься з таких елементів:

- базова виплата передбачена за втрату працездатності;

- додатково різниця між середньою заробітною платою і виплатами призначеними по інвалідності з врахуванням пенсійного віку – орієнтовно з 35 до 65 років, тобто за 30 років (у формі ануїтету);

- компенсуються усі витрати на лікування;

- додатково враховується кількість дітей, їх вік (застосовується підвищувальний коефіцієнт до 30 річного ануїтету);

- компенсуються витрати пов’язані з перенавчанням для отримання нової роботи з врахуванням поточного стану здоров’я.

Важливим є і те, що оригінальна, прозора методика, яка підлягає практично повній автоматизації і уніфікації розроблена об’єднанням страховиків і використовується на державному рівні. Міністерство економіки та цифрової трансформації Іспанії публікує актуальні таблиці компенсацій. На замовлення уряду компанія Gallagher Re підготувала детальний посібник з поясненнями щодо використання системи "Baremo", а UNESPA та TIREA розробили додаток для обчислення компенсацій відповідно до цієї системи.

Основні характеристики додатка:

- автоматизований розрахунок: додаток використовує офіційні таблиці та алгоритми для точного обчислення компенсацій залежно від обставин випадку;

- додаток доступний для всіх зацікавлених сторін, включаючи страхові компанії, юристів та постраждалих осіб, оскільки розроблений з використанням відкритого API, що сприяє єдності та справедливості у процесі відшкодування;

- інтеграція з системами страхових компаній та органами нагляду: через відкритий API інтегрований з внутрішніми системами страхових компаній, що покращує ефективність обробки претензій.

Цей додаток є важливим кроком у напрямку цифровізації та підвищення ефективності процесів у страховій галузі Іспанії, забезпечуючи більш точне та справедливе визначення компенсацій для постраждалих у ДТП [14].

Також цікавим для України досвідом є створення об'єднанням страховиків спеціальної технологічної компанії TIREA (Tecnologías de la Información y Redes para Entidades Aseguradoras) для надання послуг у сфері інформаційних технологій для страхових компаній. Вона спеціалізується на розробці та впровадженні систем, які сприяють автоматизації та покращенню процесів у страхових компаніях, включаючи обробку даних, управління файлами та розвиток інформаційних систем.

Таким чином, за підходами до проведення виплат у випадку смерті застрахованої особи у ДТП ми маємо:

- німецьку модель (рівна фіксована виплата. До цієї моделі наближена і українська);

- італійську модель (судова індивідуалізація, до цієї моделі тяжіють більшість країн ЄС, крім Німеччини і Іспанії):

- іспанську (Baremo — напівавтоматизована модель диференціації страхових виплат).

На наш погляд, Україні треба переходити від достатньо примітивної, непрозорої і несучасної на сьогодні німецької моделі до іспанської.

Для реалізації пропонованих заходів необхідні інвестиції у сумі щонайменше 500 млн. грн. для того щоб відразу і на певний період часу (середньострокова перспектива) вийти на перше місце у сегменті за страхуванням за допомогою телематики і у першу чергу випередити лідера з цього виду страхування – ПрАТ «СК «Арсенал». Другим стратегічним завданням є підключення до страхової телематики страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів і формування конкурентної ціни.

Для оцінки фінансового потенціалу глянемо на рейтинг ТОР-10 страховиків України за розміром власного капіталу (табл. 3.8)

Таблиця 3.8

Рейтинг ТОР-10 страхових компаній України за розміром власного капіталу (9 місяців 2024 року)

№	Компанія	Власний капітал, тис. грн.	Статутний (зареєстрований) капітал, тис. грн.	Частка статутного капіталу, %
1	ARX	2 633 335	261 975	9,95
2	УНІКА	2 161 121	155 480	7,19
3	ІНГО	1 244 728	305 546	24,55
4	ТАС СГ	998 630	102 000	10,21
5	UNIVERSALNA	974 238	192 700	19,78
6	PZU УКРАЇНА	967 212	48 518	5,02
7	АРСЕНАЛ СТРАХУВАННЯ	835 297	255 600	30,60
8	ОРАНТА	768 536	244 001	31,75
9	ВУСО	755 839	274 145	36,27
10	КОЛОННЕЙД УКРАЇНА	627 314	100 008	15,94

Джерело: складено і обчислено за [34]

ПрАТ «СК «АРКС» займає перше місце за розміром власного капіталу і більшість його сформована за рахунок нерозподіленого прибутку. Компанія має високий рівень фінансової стійкості і це дозволяє їй реалізовувати нові

інвестиційні проєкти навіть у таких складних умовах, які ми маємо зараз під час війни.

Але самого розміру, і навіть частки власного капіталу, недостатньо для того щоб визначати повну здатність компанії проводити нові інвестиції. Інвестиційний процес супроводжується високим рівнем ризику, який перекривається доступними для менеджменту грошовими коштами, інакше кажучи, ліквідністю. Гроші потрібні і для придбання необхідного обладнання, і для покриття потреби у виплатах якщо виникати розрив між надходженнями страхових премій і виплатами під час реалізації інвестиції. Для того щоб оцінити ліквідність компанії побудуємо її агрегований фінансовий баланс (табл. 3.9).

Таблиця 3.9

Агрегований баланс страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС»

(9 місяців 2024 року)

Актив	Сума, тис. грн.	Пасив	Сума, тис. грн.
Основні засоби	65608	*Власний капітал*	*2590121*
Нематеріальні активи	191425	Страхові резерви	2098106
Довгострокові фінансові інвестиції	1070030	*Усього довгострокових зобов'язань*	*2195901*
Залишок коштів у МТСБУ	271271	*Поточні зобов'язання*	190557
Усього необоротних активів	*1610478*		
Поточні фінансові інвестиції	2187343		
Грошові кошти	272987		
Усього оборотних активів	*3366101*		
Баланс	4976579	Баланс	4976579

Примітка. Складено автором за використання фінансової звітності ПрАТ «СК «АРКС» [39]

Компанія має надлишок ліквідності. Коефіцієнт абсолютної ліквідності:

$К_{абс}$ = (272987 +2187343) / 190557 = 12,91

За нормативами помірному рівню ліквідності відповідає показник 1, а високому показник 3. Те, що компанія знаходиться на першому місці у рейтингу за розміром капіталу і має до того ж підвищений рівень ліквідності вказує на здатність її реалізувати перший етап впровадження страхових послуг на основі телематики. Початково компанії необхідні інвестиції у сумі 500 млн. грн. і ці кошти компанія зможе отримати реалізувавши частково поточні фінансові інвестиції. В такому випадку отримаємо баланс (табл. 3.10).

Таблиця 3.10

Агрегований баланс страхової компанії ПрАТ СК «АРКС»

(за умови виділення коштів на телематику)

Актив	Сума, тис. грн.	Пасив	Сума, тис. грн.
Основні засоби	65608	*Власний капітал*	*2590121*
Нематеріальні активи	191425	Страхові резерви	2098106
Довгострокові фінансові інвестиції	1070030	*Усього довгострокових зобов'язань*	*2195901*
Залишок коштів у МТСБУ	271271	*Поточні зобов'язання*	190557
Відстрочені аквізиційні витрати	500000		
Усього необоротних активів	*1610478*		
Поточні фінансові інвестиції	1687343		
Грошові кошти	272987		
Усього оборотних активів	*3366101*		
Баланс	4976579	Баланс	4976579

Примітка. Складено автором за використання фінансової звітності ПрАТ «СК «АРКС» [39]

За таких умов коефіцієнт абсолютної ліквідності дорівнюватиме:

$К_{абс}$ = (272987 +1687343) / 190557 = 10,29

Отже, навіть після виділення коштів на інвестиції у страхову телематику рівень абсолютної ліквідності залишається дуже високим.

Далі проведемо оцінку формування фінансових результатів страхової компанії у 2022-2023 роках (табл. 3.11).

Таблиця 3.11

Формування фінансових результатів ПрАТ «СК «АРКС»

у 2023 році, тис. грн.

№	Статті	2023	2022	Відхилення	Темп росту, %
1	Чисті страхові премії	3352601	3054570	298031	109,76
2	Чисті страхові виплати	1382682	1029275	353407	134,34
3	Прибуток від страхової діяльності	1969919	2025295	-55376	97,27
4	Витрати на збут	1182635	1071993	110642	110,32
5	Фінансовий результат від операційної діяльності	156788	406848	-250060	38,54
6	Інвестиційний дохід	373256	232132	141124	160,79
7	Чистий прибуток	447383	513398	-66015	87,14

Примітка. Складено автором за використання фінансової звітності ПрАТ «СК «АРКС» [39]

Рівень страхових виплат: 1382682 / 3352601 * 100 = 41,24%

За проведеними обчисленнями можна сформувати висновок про те, що базова страхова компанія вичерпала ринкову модель. Зростання надходження страхових премій було на рівні інфляції. Баланс між доходами і витратами був у цілому порушений. Фінансовий результат від операційної діяльності у 2023 році на 61% менше, ніж у 2022 році і навіть зростання інвестиційного доходу не перекрило проблему. У 2024 році компанія ПрАТ СК «АРКС» за обсягом отриманих валових і чистих страхових премій поступилася компанії ПрАТ «СГ «ТАС» і основна причина – суттєве відставання ПрАТ «СК «АРКС» у сегменті страхування цивільної відповідальності водіїв.

В останньому році дослідження компанія наростила обсяг чистих страхових премій майже на 10% за роботи практично у тому ж форматі, що і у 2022 році. Можна очікувати автоматично такого ж зростання і у наступних періодах (принаймні через інфляцію). За рахунок автострахування компанія може:

- забезпечити приріст надходження страхових премій за рахунок страхової телематики на рівні 500 млн. грн. у перший рік впровадження;

- забезпечити приріст надходження страхових премій за рахунок виходи у сегмент обов'язкового страхування пасажирів на транспорті у нових умовах у розмірі 100 млн. грн.;

- зменшити витрати на збут в межах 300 млн. грн. за рахунок цифровізації і телематики.

За інших рівних умов отримаємо (табл. 3.12).

Таблиця 3.12

Формування фінансових результатів ПрАТ «СК «АРКС» у 2023 році, тис. грн.

№	Статті	2023	Прогноз	Відхилення, тис. грн.	Темп росту, %
1	Чисті страхові премії	3352601	3952601	600000	117,90
2	Чисті страхові виплати	1382682	1620566	237884	117,20
3	Прибуток від страхової діяльності	1969919	2332035	362116	118,38
4	Витрати на збут	1182635	827845	-354790	70,00
5	Фінансовий результат від операційної діяльності	156788	1056788	900000	674,02
6	Інвестиційний дохід	373256	410582	37326	110,00
7	Чистий прибуток	447383	1104854	657471	246,96

Примітка. Складено автором за використання фінансової звітності ПрАТ «СК «АРКС» [39]

Економічний ефект реалізації пропонованих заходів міститься у збільшенні рентабельності діяльності страховика і виглядатиме так (табл. 3.13).

Отже, маємо серйозний економічним ефект, який виражається у суттєвому збільшенні показників рентабельності активів і власного капіталу компанії. Надалі можна очікувати другої хвилі підвищення показників рентабельності, яка розпочнеться зі зростання показників рентабельності продаж і страхової діяльності.

Таблиця 3.13

Обчислення економічного ефекту від реалізації пропонованих заходів у сфері автострахування для компанії ПрАТ «СК «АРКС»

№	Статті	2023	Прогноз	Відхилення
1	Чисті страхові премії, тис. грн.	3352601	3952601	600000
2	Чисті страхові виплати, тис. грн.	1382682	1620566	237884
3	Прибуток від страхової діяльності, тис. грн.	1969919	2332035	362116
4	Рентабельність страхової діяльності, % (ряд.3/ряд.2*100)	142,5	143,9	1,4
5	Рентабельність продаж, % (ряд.3/ряд.1*100)	58,8	59,0	0,2
6	Чистий прибуток, тис. грн.	447383	1104854	657471
7	Активи, тис. грн.	4976579	4976579	0,0
8	Власний капітал, тис. грн.	2590121	2590121	0,0
9	Рентабельність активів, % (ряд.6/ряд.7*100)	9,0	22,2	13,2
10	Рентабельність власного капіталу, % (ряд.6/ряд.8*100)	17,3	42,7	25,4

Примітка. Складено автором за використання фінансової звітності ПрАТ «СК «АРКС» [39]

При цьому проведене дослідження показує, що цього можна досягнути виключно за рахунок автострахування. Інші види страхування перебувають в умовному резервів, а страхова телематика, якісно опрацьована в темі автострахування, забезпечить фундамент для розвитку інших сучасних страхових послуг.

Висновки до розділу 3

У 2024 році сегмент автострахування отримав суттєвий поштовх у своєму розвитку за рахунок внесення серйозних змін у базові закони, що наблизили українське автострахування до базових стандартів.

Зросла самостійність страховиків, зокрема у визначенні вартості страхування цивільної відповідальності водіїв. У роботі пропоновано оптимізувати і зробити більш прозорим та вигідним процес ціноутворення на послуги у сфері автострахування. Йдеться про страхову телематику, яка базується на встановленні у автомобіль телематичного пристрою, який зчитує основні параметри водіння і разом з анкетними базовими даними про водія формувати персоналізовану страхову послугу. При цьому фундаментальним принципами такого підходу є:

- максимальна автоматизація цифрового процесу – більшість складових послуги мають бути доступними у смартфоні;

- відчутна вигода для водіїв, які дотримуються правил дорожнього руху;

- пропозиція інших видів страхування через автострахування.

Проведені обчислення показують, що через впровадження страхової телематики можна досягти збільшення рентабельності страхової послуги в автострахування щонайменше у 3 рази.

В роботі пропонується більше уваги приділяти превентивним заходам. Страхові компанії мають оперувати достатньо суттєвими можливостями правової превенції, оскільки це дозволяє і зобов’язує робити діюче законодавство. Правова превенція передбачає застереження законодавства і правил страхування, щодо випадків коли страховик звільняється від проведення страхової виплати або вступає у дію принцип суброгації.

У якості фінансової превенції виступає франшиза. У роботі розроблена модель оптимального розміру франшизи у автострахуванні. Модель побудована на взаємозв’язку між рівнем франшизи та розміром страхових виплат з врахуванням витрат на адміністрування страхових випадків і обчислення розміру збитків. Модель за змістом є універсальною і може бути використана і в інших видах майнового страхування. В технічному плані розробка базується на доступному і добре вивченому програмному середовищі MATLAB. Треба звернути увагу і на вартість самого програмного

забезпечення. Встановлення ліцензійного варіанту з необхідними для реалізації моделі функціями коштує зараз 650 грн. на одного користувача за місяць.

В роботі вивчено закордонний досвід врегулювання збитків, пов'язаних зі смертю та втратою застрахованою особою здоров'я за наслідками ДТП. Зокрема, проаналізовано іспанську систему «Baremo» і пропонується використати цей досвід в Україні. Система містить детальні таблиці, які враховують різні фактори для визначення суми компенсації, такі як вік потерпілого, сімейний стан та утриманці, ступінь фізичних або психічних ушкоджень, професійний статус та доходи.

Проведене дослідження показало, що сегмент автострахування буде зростати, а темпи зростання залежатимуть від терміну закінчення бойових дій і початку економічного відновлення України. При цьому ПрАТ «СК «АРКС» почала втрачати свої лідерські позиції через низьку присутність у сегменті страхування цивільної відповідальності водіїв і невикористання страхової телематики.

У роботі розроблено план покращення ситуації і обчислені його основні фінансові параметри.

План передбачає інвестування у страхову телематику щонайменше 500 млн. грн., що відразу виведе страхову компанію на перше місце за цією опцією. Адаптація страхової телематики у процес ціноутворення в страхуванні цивільної відповідальності водіїв дозволить дуже швидко знайти оптимальну для клієнтів і компанії ціну і це виведе страховика на верх рейтингу з цього виду страхування. Насправді це дуже важливо – від початку 2025 року, після введення новацій з вільним ціноутворенням, вартість страхування цивільної відповідальності для водіїв піднялася на 50-70%.

Компанія ПрАТ «СК «АРКС» за проведеними оцінками має запас фінансової стійкості і ліквідності для того щоб:

- реалізувати інвестиційний проєкт з розвитку страхової телематики на суму 500 млн. грн. і забезпечити приріст надходження страхових премій за

страхуванням КАСКО, а згодом і страхуванням цивільної відповідальності водіїв;

- забезпечити приріст надходження страхових премій за рахунок виходу в сегмент обов'язкового страхування пасажирів на транспорті у нових умовах у розмірі 100 млн. грн.;

- зменшити витрати на збут в межах 300 млн. грн. за рахунок цифровізації і телематики.

Реалізація пропонованих заходів забезпечить компанії суттєве зростання рентабельності активів і власного капіталу і підвищить її інвестиційну привабливість.

ВИСНОВКИ

Автомобільне страхування вже має свою достатньо довгу історію (понад 100 років) і за цей час пройшло достатньо багато якісних трансформацій.

Автомобільне страхування покриває широкий спектр ризиків пов'язаних з автомобільними перевезеннями: особисті ризики водіїв і пасажирів; ризики пов'язані з відповідальністю власника транспортного засобу; ризик втрати або пошкодження самого автомобіля; ризик перевезення вантажів автомобільним транспортом. З позицій надходження страхових премій до компаній і розвитку страхового ринку, найбільш важливими видами автомобільного страхування виступають страхування КАСКО автомобіля і страхування цивільної відповідальності водіїв.

В Україні автострахування швидко почало розвиватися після отримання незалежності. В колишньому СРСР кількість автомобілів на кількість населення була порівняно невеликою, а страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів не було взагалі.

З початку 2000-х років кількість транспортних засобів різних типів почала зростати. Почалися продажі автомобілів в кредит, за якими страхування КАСКО набирає характер обов'язкового. При цьому аналізом виявлено дві проблеми:

перша – високі страхові тарифи, що робить даний вид страхування недоступним для більшості водіїв;

друга – достатньо складні правила страхування з відсутністю єдиних стандартів (скільки компаній, стільки і правил).

Найбільш важливим з позицій соціального захисту громадян є страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. В Україні даний вид страхування впроваджувався з

рядом проблем. Його почали впроваджувати в 1994 році, а фактично він запрацював в листопаді 2008 року.

В Україні в 2004 році було прийнято Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», яким забезпечувалися фундаментальні засади цього виду страхування та повний механізм його дії. Були приведені у відповідність інші законодавчі і нормативні акти. Даний вид страхування працює на практиці, хоча потребує вирішення ряду проблем, серед яких спірні моменти врегулювання збитків і низькі ліміти відповідальності.

Законодавчо-правова база у сфері страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів постійно удосконалювалася і квінтесенцією цих удосконалень стало прийняття у 2024 році вагомих змін до законодавства, які наблизили цей соціально значущий вид страхування до європейських стандартів.

Страховий ринок України пристосовується до функціонування в умовах воєнного стану. Робота в умовах війни і зростання вимог до платоспроможності страховиків призвело до зменшення їх кількості. Під час війни з ринку пішло 115 страхових компаній. Спостерігається різке загострення конкуренції між тими компаніями, що залишилися на ринку.

Страховий ринок є більш інертним, а попит на страхування є дуже еластичним. Страховики у період війни понесли більші втрати, аніж банки. Банківські депозити, як і раніше, залишаються основним активом для розміщення коштів страхових резервів. Натомість банки виступають як страхові агенти і за їх посередництва реалізується понад 14% усіх страхових послуг.

У 2023 році відбулася стабілізація надходження страхових премій, а у 2024 відновилося їх зростання. Автострахування було драйвером цих процесів. Попри війну, кількість продажу вживаних автомобілів збільшилася, а з 2023 року поступово відновлюється автокредитування.

Справжнім генератором зростання на 2025 рік є впровадження вільного ціноутворення на страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Автострахування в Україні стає усе більш технологічним. Страхові компанії стали реалізовувати послуги страхування КАСКО нових автомобілів з використанням телематики. Страхування цивільної відповідальності водіїв стало повністю електронним. З 2025 року в Україні не використовуються паперові поліси. Моторне транспортне страхове бюро України створило цифрову базу (центральна база даних), за допомогою якої здійснюється управління даним видом страхування. В даній базі є конструктор звітів, система управління правами доступу користувачів, публічний портал, електронний поліс, інтеграція з зовнішніми системами (взаємодії з базами даних Національної поліції, Прикордонної служби, платформою державних послуг Дія та державними установами для перевірки дійсності договорів страхування).

З 2024 року впроваджені нові вимоги щодо страхування пасажирів на транспорті, що також підсилить сегмент автострахування у найближчому майбутньому. У цьому виді страхування впроваджено європейський підхід - об'єктом страхування є відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажирів під час перевезення автомобільним транспортом.

Проведений аналіз діяльності страхової компанії ПрАТ «СК «АРКС» у сфері автострахування показав:

- тривалий час компанія мала перше місце у рейтингу страховиків за розміром страхових премій, але поступилася компанії ПрАТ «СГ «ТАС» за рахунок відставання у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;

- за страхуванням КАСКО компанія продовжує зберігати перше місце і стала першою, хто ввів у традиційне КАСКО страхування цивільної відповідальності водіїв;

- автострахування (разом КАСКО і страхування цивільної відповідальності водіїв) у 2024 році забезпечували більш як 30% надходження страхових премій;

- опитування усіх філій ТОР-10 компаній зі страхування цивільної відповідальності водіїв у м. Кривий Ріг в березні 2025 року щодо вартості страхування цивільної відповідальності водіїв показало, що базова компанія виставила максимальні ціни на цей вид страхування (на 40% більші, ніж у середньому по ринку). На наш погляд, це є помилкою і може суттєво вдарити по фінансам компанії у майбутньому;

- значною вадою автострахування у компанії ПрАТ «СК «АРКС» є те, що страхування КАСКО попри новації, пов'язані з покриттям військових ризиків, не працює в цифровому форматі.

У 2024 році сегмент автострахування отримав суттєвий поштовх у своєму розвитку за рахунок внесення серйозних змін у базові закони, що наблизили українське автострахування до базових стандартів.

Зросла самостійність страховиків, зокрема у визначенні вартості страхування цивільної відповідальності водіїв. У роботі пропоновано оптимізувати і зробити більш прозорим та вигідним процес ціноутворення на послуги у сфері автострахування. Йдеться про страхову телематику, яка базується на встановленні у автомобіль телематичного пристрою, який зчитує основні параметри водіння і разом з анкетними базовими даними про водія формувати персоналізовану страхову послугу. При цьому фундаментальним принципами такого підходу є:

- максимальна автоматизація цифрового процесу – більшість складових послуги мають бути доступними у смартфоні;

- відчутна вигода для водіїв, які дотримуються правил дорожнього руху;

- пропозиція інших видів страхування через автострахування.

Проведені обчислення показують, що через впровадження страхової телематики можна досягти збільшення рентабельності страхової послуги в автострахування щонайменше у 3 рази.

В роботі пропонується більше уваги приділяти превентивним заходам. Страхові компанії мають оперувати достатньо суттєвими можливостями правової превенції, оскільки це дозволяє і зобов'язує робити діюче законодавство. Правова превенція передбачає застереження законодавства і правил страхування, щодо випадків коли страховик звільняється від проведення страхової виплати або вступає у дію принцип суброгації.

У якості фінансової превенції виступає франшиза. У роботі розроблена модель оптимального розміру франшизи у автострахуванні. Модель побудована на взаємозв'язку між рівнем франшизи та розміром страхових виплат з врахуванням витрат на адміністрування страхових випадків і обчислення розміру збитків. Модель за змістом є універсальною і може бути використана і в інших видах майнового страхування. В технічному плані розробка базується на доступному і добре вивченому програмному середовищі MATLAB. Треба звернути увагу і на вартість самого програмного забезпечення. Встановлення ліцензійного варіанту з необхідними для реалізації моделі функціями коштує зараз 650 грн. на одного користувача за місяць.

В роботі вивчено закордонний досвід врегулювання збитків, пов'язаних зі смертю та втратою застрахованою особою здоров'я за наслідками ДТП. Зокрема, проаналізовано іспанську систему «Baremo» і пропонується використати цей досвід в Україні. Система містить детальні таблиці, які враховують різні фактори для визначення суми компенсації, такі як вік потерпілого, сімейний стан та утриманці, ступінь фізичних або психічних ушкоджень, професійний статус та доходи.

Проведене дослідження показало, що сегмент автострахування буде зростати, а темпи зростання залежатимуть від терміну закінчення бойових дій і початку економічного відновлення України. При цьому ПрАТ «СК

«АРКС» почала втрачати свої лідерські позиції через низьку присутність у сегменті страхування цивільної відповідальності водіїв і невикористання страхової телематики.

У роботі розроблено план покращення ситуації і обчислені його основні фінансові параметри.

План передбачає інвестування у страхову телематику щонайменше 500 млн. грн., що відразу виведе страхову компанію на перше місце за цією опцією. Адаптація страхової телематики у процес ціноутворення в страхуванні цивільної відповідальності водіїв дозволить дуже швидко знайти оптимальну для клієнтів і компанії ціну і це виведе страховика на верх рейтингу з цього виду страхування. Насправді це дуже важливо – від початку 2025 року, після введення новацій з вільним ціноутворенням, вартість страхування цивільної відповідальності для водіїв піднялася на 50-70%.

Компанія ПрАТ «СК «АРКС» за проведеними оцінками має запас фінансової стійкості і ліквідності для того щоб:

- реалізувати інвестиційний проєкт з розвитку страхової телематики на суму 500 млн. грн. і забезпечити приріст надходження страхових премій за страхуванням КАСКО, а згодом і страхуванням цивільної відповідальності водіїв;

- забезпечити приріст надходження страхових премій за рахунок виходу в сегмент обов’язкового страхування пасажирів на транспорті у нових умовах у розмірі 100 млн. грн.;

- зменшити витрати на збут в межах 300 млн. грн. за рахунок цифровізації і телематики.

Реалізація пропонованих заходів забезпечить компанії суттєве зростання рентабельності активів і власного капіталу і підвищить її інвестиційну привабливість.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Easy Peasy Insurtech здобув срібло на «Ukrainian CX Excellence» в номінації "Кращий онлайн клієнтський досвід"https://forinsurer.com/news/24/06/24/43934 (дата звернення: 12.05.2025 р.)
2. Insurances – Ukraine. Gross Written Premium. *Statista* : вебсайт. URL: https://www.statista.com/outlook/fmo/insurances/ukraine#gross-written-premium (дата звернення: 15.12.2024 р.)
3. TIREA. URL : https://www.tirea.esmogol-alfa.com.ua+2documentacion.tirea.es+2SuperYachtFan+2 (дата звернення: 17.05.2025 р.)
4. UNESPA. URL : https://www.unespa.es (дата звернення: 17.05.2025 р.)
5. Александрова М.М. Страхування: Навчально-методичний посібник. – К.: ЦУЛ, 2002. 208 с.
6. Бродський Я.С. Статистика. Ймовірність. Комбінаторика : навчальний посібник. Тернопіль : Навчальна книга – Богдан. 2014. 544 с.
7. В Україні збільшується доля продажів авто в кредит. *AUTO-Consulting*. URL : https://autoconsulting.ua/article.php?sid=56510 (дата звернення: 23.04.2025 р.)
8. Вовчак О.Д. Страхові послуги: навчально-методичний посібник / Вовчак О.Д., Завійська О.І. Львів: Видавництво ЛКА, 2005. 156 с.
9. Встановлення Mathworks Matlab. URL : https://sumy.lvivservice.com.ua/vstanovlennya-mathworks-matlab (дата звернення: 12.12.2024)
10. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: монографія. К.: КНЕУ, 2009. 283, [1] с.
11. Говорушко Т.А. Страхові послуги: навчальний посібник. Київ: Центр навчальної літератури, 2005. 400 с.

12. Державна служба статистики України. URL : www. ukrstat gov.ua (дата звернення: 12.05.2025 р.)
13. Журавка О.С., Бухтіарова А.Г., Пахненко О.М. Страхування : навчальний посібник . Суми : Сумський державний університет, 2020. 350 с.
14. Інструмент для розрахунку компенсації жертвам дорожньо-транспортних пригод. URL : https://www.unespa.es/que-hacemos/tablas-y-estadisticas/herramienta-calculo-indemnizaciones-victimas-accidentes-circulacion/ (дата звернення: 20.05.2025 р.)
15. Інформаційно - роз'яснювальні матеріали щодо Повідомлення про дорожньо-транспортну пригоду (Європротокол) . URL : https://uniqa.ua/content/.../evroprotokol_ booklet.pdf (дата звернення: 17.04.2025 р.)
16. Іщук І.В. Поняття та класифікація шахрайств у сфері страхування автотранспортних засобів. *Науковий вісник Київського національного університету внутрішніх справ України*. 2009. № 3. С. 138-149.
17. Козьменко О. В. Нові вектори розвитку страхового ринку України : монографія / О. В. Козьменко, С. М. Козьменко, Т. А. Васильєва та ін.; кер. авт. проекту д.е.н., проф. О. В. Козьменко. Суми: Університетська книга, 2012. 315 с.
18. Козьменко О.В. Актуарні розрахунки : навчальний посібник. Суми : Університетська книга, 2014. 224 с.
19. Косинська В.А. Особливості страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Митна справа.* 2012. № 6(84). С. 305-311.
20. Лесик Л. М. Досвід застосування в Україні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. *Актуальні проблеми економіки*. 2010. №6. С. 231-234.
21. Лесик Л.М. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних

транспортних засобів в умовах економічної кризи. Гроші, фінанси і кредит. 2010. № 2(104). С. 214-219.

22. Мельник Т. А., Сибірцев В. В. Страхування : навчальний посібник. Кропивницький: ПП «Ексклюзив Систем», 2022. 307с.
23. Огляд страхового ринку України за 1 півріччя 2024 року: премії зросли до 24,2 млрд грн. URL : https://forinsurer.com/news/24/09/26/44250 (дата звернення: 15.12.2024 р.)
24. Онлайн журнал Forinsurer : URL : https://forinsurer.com/ (дата звернення: 29.04.2025 р.)
25. Офіційний сайт НБУ. URL: http://www.bank.gov.ua (дата звернення: 18.04.2025 р.)
26. Офіційні таблиці "Baremo". URL : https://dgsfp.mineco.gob.es/es/Regulacion/DocumentosRegulacion/Tablas_indemnizatorias_Baremo_2024.pdf (дата звернення: 19.05.2025 р.)
27. Підсумки ОСЦПВ: ринок автоцивілки в Україні в 2024 році зріс на 26% до 11 млрд грн. URL: https://forinsurer.com/news/25/01/15/44570 (дата звернення: 23.04.2025 р.)
28. Про затвердження Положення про порядок обліку страховиком договорів, пов’язаних зі здійсненням діяльності із страхування, та вимоги до захисту інформації страховика: Постанова Правління НБУ № 204 від 29.12.2023 р. URL : https://bank.gov.ua/ua/legislation/Resolution_29122023_204 (дата звернення: 15.12.2024)
29. Про затвердження Порядку та умов страхування на автомобільному та міському електричному транспорті: Наказ Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України № 671 від 22.07.2024 року. URL : [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1297-24#Text (дата звернення: 26.04.2025 р.)
30. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України № 1961-IV

від 17.08.2022 р. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1961-15#Text (дата звернення: 15.04.2025 р.)

31. Про страхування : Закон України № 1909-IX. Редакція від 08.11.2024, підстава - 3994-IX. URL : https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text (дата звернення: 15.04.2025 р.)
32. Пустовійт Р.Ф. Вплив фінансової нестабільності на розвиток автострахування в Україні. URL : www.nbuv.gov.ua/portal/soc_gum/znpchdtu/2009_24/articles/2_ Pystoviyt.pdf (дата звернення: 12.05.2025 р.)
33. Рейтинг страхових компаній за 6 місяців 2024 року. *Forinsurer*: вебсайт. URL: https://forinsurer.com/ratings/nonlife (дата звернення: 26.11.2024 р.)
34. Рейтинг страхових компаній за 9 місяців 2024 року. *Forinsurer*: вебсайт. URL: https://forinsurer.com/ratings/nonlife (дата звернення: 24.12.2024 р.)
35. Рейтинг страхових компаній України за 2024 рік. *Forinsurer*: вебсайт. URL: https://forinsurer.com/ratings/nonlife (дата звернення: 13.04.2025 р.)
36. Сайт Ліги страхових організацій України. URL : www.uainsur.com (дата звернення: 22.04.2025 р.)
37. Сайт Моторно-транспортного страхового бюро України. URL: https://mtsbu.ua (дата звернення: 12.04.2025 р.)
38. Сайт Національної асоціації страховиків України. URL : https://www.nasu.com.ua/ (дата звернення: 12.04.2025 р.)
39. Сайт ПрАТ «СК «АРКС». URL : https://arx.com.ua/ (дата звернення: 20.04.2025 р.)
40. Сосновська О.О. Страхування: навчальний посібник. Київ : Київ. ун-т ім. Б. Грінченка, 2021. 328 с.
41. Спеціалізований Інтернет-журнал “Top Insurance”. URL : http://www.insurancetop.com (дата звернення: 20.04.2025 р.)

42. Страхові послуги : навч. посіб. / за заг. ред. канд. екон. наук, проф. Д. І. Деми. К. : Алерта, 2013. 524 с.
43. Страхові послуги: Підручник / С.С.Осадець, Т.М. Артюх, О.О. Гаманкова та ін..; Кер. авт. кол. й наук. ред. проф. С.С.Осадець і доц. Т.М. Артюх. Київ: КНЕУ, 2007. 464 с.
44. Страхування: підручник / Керівник авт. кол. і наук. ред. С.С. Осадець. Вид. 2-ге, перероб. і доп. Київ: КНЕУ, 2002. 599 с.
45. Супрун А.А., Зайвенко Т.О. Страхові послуги. Навчальний посібник. Львів: “Магнолія 2006”, 2009. 248 с.
46. Український авторинок покращив свої позиції в Європі за 2021 рік. *AUTO-Consulting.* URL : https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=50500 (дата звернення: 16.12.2024 р.)
47. Цифровізація послуг МТСБУ. URL: https://kitsoft.ua/ua/projects/cifrovizaciya-poslug-motornogo-byuro (дата звернення: 17.12.2024 р.)
48. Шокотько Л.М., Супрун А.А. Мережні методи кореляційного аналізу складних систем. *Наука і техніка сьогодні.* Київ : Видавнича група «Наукові перспективи», 2023. Випуск № 1(15). 313 с. С. 292-304 УДК 330.46:519.86 https://doi.org/10.52058/2786-6025-2023-1(15)-292-304
49. Шумелда Ярослав. Страхування. Навчальний посібник для студентів економічних спеціальностей. Тернопіль: Джура, 2004. 280 с.
50. Яворська Т.В. Страхові послуги: навч. посіб. Київ: Знання, 2008. 350 с.

Додаток А.1

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

			КОДИ
		Дата (рік, місяць, число)	[illegible]
Підприємство	Приватне акціонерне товариство "Страхова компанія "АРКС"	за ЄДРПОУ	[illegible]
Територія	Україна, м.Київ	за КАТОТТГ	UA80000000000719633
Організаційно-правова форма господарювання	Акціонерне товариство	за КОПФГ	230
Вид економічної діяльності	Інші види страхування, крім страхування життя	за КВЕД	65.12
Середня кількість працівників [2]	786		
Адреса, телефон	вулиця Іллінська, буд. 8, ПОДІЛЬСЬКИЙ р-н, м. КИЇВ, 04070, Україна	3911121	

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):

за національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку	
за міжнародними стандартами фінансової звітності	V

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2023 р.

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

АКТИВ	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	114 585	149 822
первісна вартість	1001	167 221	217 723
накопичена амортизація	1002	52 636	67 901
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби	1010	64 595	82 522
первісна вартість	1011	201 513	205 905
знос	1012	136 918	123 383
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	360 325	1 214 305
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	2 220	1 939
Відстрочені податкові активи	1045	10 821	9 976
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	131 033	226 080
Інші необоротні активи	1090	-	-
Усього за розділом I	**1095**	**683 579**	**1 684 644**
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	750	908
виробничі запаси	1101	750	908
незавершене виробництво	1102	-	-
готова продукція	1103	-	-
товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестрахування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	17 226	8 817
з бюджетом	1135	2 531	2 409
у тому числі з податку на прибуток	1136	-	2 278
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	5 341	5 784
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	69 018	104 157
Поточні фінансові інвестиції	1160	1 381 557	1 745 446
Гроші та їх еквіваленти	1165	908 742	196 329
готівка	1166	10	6
рахунки в банках	1167	908 732	196 323
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	671 492	686 739
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-
резервах незароблених премій	1183	-	-

інших страхових резервах	1184	671 492	686 739
Інші оборотні активи	1190	-	-
Усього за розділом II	**1195**	**3 056 657**	**2 750 589**
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	**1200**	**-**	**-**
Баланс	**1300**	**3 740 236**	**4 435 233**

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	261 975	261 975
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	118 000	118 000
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	1 353 142	1 800 525
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	**1495**	**1 733 117**	**2 180 500**
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	20 554	29 366
Довгострокові забезпечення	1520	15 749	41 128
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	15 749	41 128
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	1 730 752	1 956 623
у тому числі: резерв довгострокових зобов'язань	1531	-	-
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	1 730 752	1 956 623
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	**1595**	**1 767 055**	**2 027 117**
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	59 076	26 807
розрахунками з бюджетом	1620	3 579	15 020
у тому числі з податку на прибуток	1621	3 189	15 020
розрахунками зі страхування	1625	89	-
розрахунками з оплати праці	1630	106	38
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	37 351	38 091
Поточні забезпечення	1660	139 038	147 521
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	825	139
Усього за розділом III	**1695**	**240 064**	**227 616**
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	**1700**	**-**	**-**
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	**1800**	-	-
Баланс	**1900**	**3 740 236**	**4 435 233**

ЕП Перетяжко Андрій Іванович

Керівник **Перетяжко Андрій Іванович**

ЕП Груба Інна Іванівна

Головний бухгалтер **Груба Інна Іванівна**

Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

Відмічається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Додаток А.2

	КОДИ		
Дата (рік, місяць, число)	2024	01	01
за ЄДРПОУ	20474912		

Підприємство Приватне акціонерне товариство "Страхова компанія "АРКС"
(найменування)

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за Рік 2023 р.

Форма № 2 Код за ДКУД **1801003**

І. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	-	-
Чисті зароблені страхові премії	*2010*	3 352 601	3 054 570
премії підписані, валова сума	*2011*	-	-
премії, передані у перестрахування	*2012*	-	-
зміна резерву незароблених премій, валова сума	*2013*	-	-
зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	*2014*	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів,робіт, послуг)	2050	(-)	(-)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	*2070*	1 382 682	1 029 275
Валовий: прибуток	2090	1 969 919	2 025 295
збиток	2095	(-)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	*2105*	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	*2110*	-	-
зміна інших страхових резервів, валова сума	*2111*	-	-
зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	*2112*	-	-
Інші операційні доходи	2120	8 917	73 070
у тому числі: дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	*2121*	-	-
дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	*2122*	-	-
дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	*2123*	-	-
Адміністративні витрати	2130	(-)	(-)
Витрати на збут	2150	(1 182 635)	(1 071 393)
Інші операційні витрати	2180	(639 413)	(620 124)
у тому числі: витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	*2181*	-	-
витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	*2182*	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	156 788	406 848
збиток	2195	(-)	(-)
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	373 256	232 132
Інші доходи	2240	131 432	217 250
у тому числі: дохід від благодійної допомоги	*2241*	-	-
Фінансові витрати	2250	(57 500)	(29 337)
Втрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(56 717)	(153 365)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	*2275*	-	-

Додаток Б.1

Додаток 1
до Національного положення (стандарту)
бухгалтерського обліку 1 "Загальні вимоги до фінансової звітності"

	КОДИ
Дата (рік, місяць, число)	
Підприємство Приватне акціонерне товариство "Страхова компанія "АРКС"	за ЄДРПОУ
Територія Україна, м.Київ	за КОАТУУ
Організаційно-правова форма господарювання Акціонерне товариство	за КОПФГ 230
Вид економічної діяльності Інші види страхування, крім страхування життя	за КВЕД 65.12
Середня кількість працівників [2] 773	
Адреса, телефон вулиця Іллінська, буд. 8, ПОДІЛЬСЬКИЙ р-н, м. КИЇВ, 04070, Україна 3911121	

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Одиниця виміру: тис. грн. без десяткового знака (окрім розділу IV Звіту про фінансові результати (Звіту про сукупний дохід) (форма №2), грошові показники якого наводяться в гривнях з копійками)

Складено (зробити позначку "v" у відповідній клітинці):

за національними положеннями (стандартами) бухгалтерського обліку	
за міжнародними стандартами фінансової звітності	V

Баланс (Звіт про фінансовий стан)
на 31 грудня 2024 р.

Форма №1 Код за ДКУД 1801001

А К Т И В	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Необоротні активи			
Нематеріальні активи	1000	149 822	222 909
первісна вартість	1001	217 723	312 375
накопичена амортизація	1002	67 901	89 466
Незавершені капітальні інвестиції	1005	-	-
Основні засоби	1010	82 522	79 035
первісна вартість	1011	205 905	215 016
знос	1012	123 383	135 981
Інвестиційна нерухомість	1015	-	-
первісна вартість інвестиційної нерухомості	1016	-	-
знос інвестиційної нерухомості	1017	-	-
Довгострокові біологічні активи	1020	-	-
первісна вартість довгострокових біологічних активів	1021	-	-
накопичена амортизація довгострокових біологічних активів	1022	-	-
Довгострокові фінансові інвестиції: які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств	1030	-	-
інші фінансові інвестиції	1035	1 214 305	1 005 687
Заборгованість за внесками до статутного капіталу інших підприємств	1036	-	-
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	1 939	1 954
Відстрочені податкові активи	1045	9 976	11 738
Гудвіл	1050	-	-
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	-	-
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	226 080	297 296
Інші необоротні активи	1090	7 350	-
Усього за розділом I	**1095**	**1 691 994**	**1 618 619**
II. Оборотні активи			
Запаси	1100	908	799
виробничі запаси	1101	908	799
незавершене виробництво	1102	-	-
готова продукція	1103	-	-
товари	1104	-	-
Поточні біологічні активи	1110	-	-
Депозити перестрахування	1115	-	-
Векселі одержані	1120	-	-
Дебіторська заборгованість за продукцію, товари, роботи, послуги	1125	-	-
Дебіторська заборгованість за розрахунками: за виданими авансами	1130	8 817	2 526
з бюджетом	1135	2 409	2 436
у тому числі з податку на прибуток	1136	2 278	2 278
Дебіторська заборгованість за розрахунками з нарахованих доходів	1140	5 784	7 162
Дебіторська заборгованість за розрахунками із внутрішніх розрахунків	1145	-	-
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	104 157	161 303
Поточні фінансові інвестиції	1160	1 745 446	1 916 003
Гроші та їх еквіваленти	1165	196 329	817 524
готівка	1166	6	1
рахунки в банках	1167	196 323	817 523
Витрати майбутніх періодів	1170	-	-
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	-	-
у тому числі в: резервах довгострокових зобов'язань	1181	-	-
резервах збитків або резервах належних виплат	1182	-	-

резервах незароблених премій	1183	-	-
інших страхових резервах	1184	-	-
Інші оборотні активи	1190	679 389	693 751
Усього за розділом II	**1195**	**2 743 239**	**3 601 504**
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	**1200**	**-**	**-**
Баланс	**1300**	**4 435 233**	**5 220 123**

Пасив	Код рядка	На початок звітного періоду	На кінець звітного періоду
1	2	3	4
I. Власний капітал			
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	261 975	261 975
Внески до незареєстрованого статутного капіталу	1401	-	-
Капітал у дооцінках	1405	-	-
Додатковий капітал	1410	-	-
емісійний дохід	1411	-	-
накопичені курсові різниці	1412	-	-
Резервний капітал	1415	118 000	118 000
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	1 800 525	2 253 360
Неоплачений капітал	1425	(-)	(-)
Вилучений капітал	1430	(-)	(-)
Інші резерви	1435	-	-
Усього за розділом I	**1495**	**2 180 500**	**2 633 335**
II. Довгострокові зобов'язання і забезпечення			
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	-	-
Пенсійні зобов'язання	1505	-	-
Довгострокові кредити банків	1510	-	-
Інші довгострокові зобов'язання	1515	63 532	98 590
Довгострокові забезпечення	1520	41 128	83 863
довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	41 128	83 863
Цільове фінансування	1525	-	-
благодійна допомога	1526	-	-
Страхові резерви	1530	-	-
у тому числі: резерв довгострокових зобов'язань	1531	-	-
резерв збитків або резерв належних виплат	1532	-	-
резерв незароблених премій	1533	-	-
інші страхові резерви	1534	-	-
Інвестиційні контракти	1535	-	-
Призовий фонд	1540	-	-
Резерв на виплату джек-поту	1545	-	-
Усього за розділом II	**1595**	**104 660**	**182 453**
III. Поточні зобов'язання і забезпечення			
Короткострокові кредити банків	1600	-	-
Векселі видані	1605	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за: довгостроковими зобов'язаннями	1610	-	-
товари, роботи, послуги	1615	26 807	55 594
розрахунками з бюджетом	1620	15 020	14 811
у тому числі з податку на прибуток	1621	15 020	14 794
розрахунками зі страхування	1625	-	-
розрахунками з оплати праці	1630	38	70
Поточна кредиторська заборгованість за одержаними авансами	1635	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за розрахунками з учасниками	1640	-	-
Поточна кредиторська заборгованість із внутрішніх розрахунків	1645	-	-
Поточна кредиторська заборгованість за страховою діяльністю	1650	38 091	1 125
Поточні забезпечення	1660	147 521	171 160
Доходи майбутніх періодів	1665	-	-
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	-	-
Інші поточні зобов'язання	1690	1 922 596	2 161 575
Усього за розділом III	**1695**	**2 150 073**	**2 404 335**
IV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття	**1700**	**-**	**-**
V. Чиста вартість активів недержавного пенсійного фонду	**1800**	-	-
Баланс	**1900**	**4 435 233**	**5 220 123**

ПРИВАТНЕ АКЦІОНЕРНЕ ТОВАРИСТВО "СТРАХОВА КОМПАНІЯ "АРКС" Електронна печатка 20474912

ЕП Перетяжко Андрій Іванович

Керівник **Перетяжко Андрій Іванович**

ЕП Груба Інна Іванівна

Головний бухгалтер **Груба Інна Іванівна**

Кодифікатор адміністративно-територіальних одиниць та територій територіальних громад.

Визначається в порядку, встановленому центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері статистики.

Додаток Б.2

	КОДИ		
Дата (рік, місяць, число)	2025	01	01
за ЄДРПОУ	20474912		

Підприємство **Приватне акціонерне товариство "Страхова компанія "АРКС"**
(найменування)

ДОКУМЕНТ ПРИЙНЯТО

Звіт про фінансові результати (Звіт про сукупний дохід)
за Рік 2024 р.

Форма № 2 Код за ДКУД **1801003**

I. ФІНАНСОВІ РЕЗУЛЬТАТИ

Стаття	Код рядка	За звітний період	За аналогічний період попереднього року
1	2	3	4
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000	-	-
Чисті зароблені страхові премії	*2010*	4 010 021	3 352 601
премії підписані, валова сума	*2011*	-	-
премії, передані у перестрахування	*2012*	-	-
зміна резерву незароблених премій, валова сума	*2013*	-	-
зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	*2014*	-	-
Собівартість реалізованої продукції (товарів,робіт, послуг)	2050	(-)	(-)
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	*2070*	1 710 050	1 397 147
Валовий: прибуток	2090	2 299 971	1 955 454
збиток	2095	(-)	(-)
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	*2105*	-	-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	*2110*	-	-
зміна інших страхових резервів, валова сума	*2111*	-	-
зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	*2112*	-	-
Інші операційні доходи	2120	133 535	102 713
у тому числі: дохід від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	*2121*	26 467	66 455
дохід від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	*2122*	-	-
дохід від використання коштів, вивільнених від оподаткування	*2123*	-	-
Адміністративні витрати	2130	(-)	(-)
Витрати на збут	2150	(1 437 117)	(1 182 635)
Інші операційні витрати	2180	(826 205)	(644 028)
у тому числі: витрати від зміни вартості активів, які оцінюються за справедливою вартістю	*2181*	-	-
витрати від первісного визнання біологічних активів і сільськогосподарської продукції	*2182*	-	-
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	170 184	231 504
збиток	2195	(-)	(-)
Дохід від участі в капіталі	2200	-	-
Інші фінансові доходи	2220	450 845	373 255
Інші доходи	2240	-	-
у тому числі: дохід від благодійної допомоги	*2241*	-	-
Фінансові витрати	2250	(65 722)	(57 500)
Витрати від участі в капіталі	2255	(-)	(-)
Інші витрати	2270	(-)	(-)
Прибуток (збиток) від впливу інфляції на монетарні статті	*2275*	-	-