

DOI: <https://doi.org/10.32782/2524-0072/2018-18-107>

УДК 338.47

## Транспортне страхування: реалії та пріоритети розвитку в Україні

**Золотарьова О.В.**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансів та обліку  
Дніпровського державного технічного університету**Брежнева-Єрмоленко О.В.**кандидат економічних наук, доцент,  
доцент кафедри фінансів та обліку  
Дніпровського державного технічного університету**Короп Є.О.**магістрант  
Дніпровського державного технічного університету

У статті проаналізовано показники, які характеризують результати функціонування вітчизняного ринку транспортно-страхування, у тому числі досліджено стан справ у таких його ключових сегментах, як авто-транспортне страхування, морське та авіаційне страхування. Виділено головні тенденції та проблемні аспекти у сфері транспортно-страхування в Україні, з урахуванням яких обґрунтовано пріоритетні напрями подальшого розвитку цього важливого сегменту вітчизняного ринку страхових послуг.

**Ключові слова:** транспортне страхування, автострахування, морське страхування, авіаційне страхування, страховий ринок, ризики, пріоритети розвитку.

Золотарева О.В., Брежнева-Ермоленко О.В., Короп Е.А. ТРАНСПОРТНОЕ СТРАХОВАНИЕ: РЕАЛИИ И ПРИОРИТЕТЫ РАЗВИТИЯ В УКРАИНЕ

В статье проанализированы показатели, которые характеризуют результаты функционирования отечественного рынка транспортного страхования, в том числе исследовано состояние дел в таких его ключевых сегментах, как автотранспортное страхование, морское и авиационное страхование. Выделены главные тенденции и проблемные аспекты в сфере транспортного страхования в Украине, с учетом которых обоснованы приоритетные направления дальнейшего развития этого важного сегмента отечественного рынка страховых услуг.

**Ключевые слова:** транспортное страхование, автострахование, морское страхование, авиационное страхование, страховой рынок, риски, приоритеты развития.

Zolotaryova O.V., Brezhnyeva-Yermolenko O.V., Korop E.A. TRANSPORT INSURANCE: REALITIES AND DEVELOPMENT PRIORITIES IN UKRAINE

The article analyzes the indicators, which characterizes the results of the operation of the domestic transport insurance market, including the state of affairs in its key segments such as motor insurance, marine and aviation insurance. The main trends and problematic aspects in the field of transport insurance of Ukraine are highlighted, the priority directions for the further development of this important segment of the domestic insurance market are justified.

**Keywords:** transport insurance, car insurance, marine insurance, aviation insurance, insurance market, risks, development priorities.

**Постановка проблеми у загальному вигляді.** Транспорт посідає одне з головних місць і в житті сучасного суспільства, і в системі страхування, оскільки транспортні засоби є джерелом підвищеної небезпеки. Як і будь-який інший сегмент економічної системи, транспортна галузь відчуває на собі дію різних за своєю природою та характером впливу негативних чинників (ризиків). Важливе завдання

всіх суб'єктів економічного процесу полягає у розробленні та запровадженні заходів, спрямованих на зменшення або навіть ліквідацію негативного впливу транспортних ризиків на їхню діяльність.

У нинішніх умовах страховий ринок України, з одного боку, продовжує зазнавати позитивних змін, таких як розширення спектру страхових продуктів, розвиток Інтернет-

ресурсу для забезпечення нових каналів продажів, широке впровадження ІТ-інструментів, підвищення якості страхового сервісу з орієнтацією на провідні європейські стандарти обслуговування клієнтів, популяризація страхових продуктів, а з іншого боку, стикається з цілою низкою проблем, зокрема низьким рівнем життя в країні, що обмежує можливості населення купувати продукти з добровільного страхування, недостатньою обізнаністю клієнтів щодо переваг страхування, економічною і політичною нестабільністю. Відповідно, сфера транспортного страхування має враховувати вітчизняні та світові тенденції функціонування страхового бізнесу та постійно переглядати вектори подальшої трансформації, швидко адаптуватися до поточної та прогнозованої кон'юнктури страхового ринку.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Важливим аспектам транспортного, й у тому числі авіаційного, морського, наземного, страхування та страхування вантажу приділили увагу в своїх працях такі науковці, як: Л.В. Андрущенко, В.Д. Базилович, О.Д. Вовчак, О.М. Гончаренко, О.В. Залєтова, В.И. Плиса, О.В. Марценюк-Розарьонова, О.Є. Мєзіна, О.С. Світлична, А.О. Таркуцяк, Л.О. Шапенко. Але наукових досліджень і публікацій у цій сфері залишається вкрай мало, вони фрагментарно висвітлюють наявні проблеми. Отже, актуалізується потреба у приділенні більшої уваги сучасному стану справ у транспортному страхуванні як одному з найбільш востребуваних сегментів страхування, та визначенні пріоритетних напрямів його подальшого розвитку в Україні.

**Формулювання цілей статті (постановка завдання).** Метою статті є характеристика особливостей сучасного стану справ у сфері вітчизняного транспортного страхування та перспективних напрямів розвитку. При цьому головними завданнями є: дослідження основних показників ринку транспортного страхування, з'ясування ключових тенденцій і проблем даного сегменту страхування, окреслення пріоритетів його подальшого вдосконалення і реформування.

**Виклад основного матеріалу дослідження.** Нагадаємо, що страхування транспортних засобів і вантажів у світовій практиці об'єднується одним поняттям – «транспортне страхування» [1, с. 121]. Сукупність різноманітних ризиків, які впливають на транспортний засіб та його вантаж, залежить від їх призначення, конструктивних особливостей та шляхів транспортування (рис. 1).

Нині ринок страхування транспортних засобів є значним. Завдяки своєму географічному й економічному становищу транспортна система в Україні достатньо розвинута. Водночас інтенсивно розвиваються й обсяги транспортних перевезень усередині країни. Відповідно до поставленої мети і завдань, передусім розглянемо останні статистичні дані, які проілюструють реалії вітчизняного транспортного страхування.

Збільшення валових страхових премій за 2017 р. відбулося майже за всіма видами транспортного страхування, а саме: автострахування (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка», (збільшення валових страхових платежів на 1 335,5 млн. грн., або на 14,4%); страхування

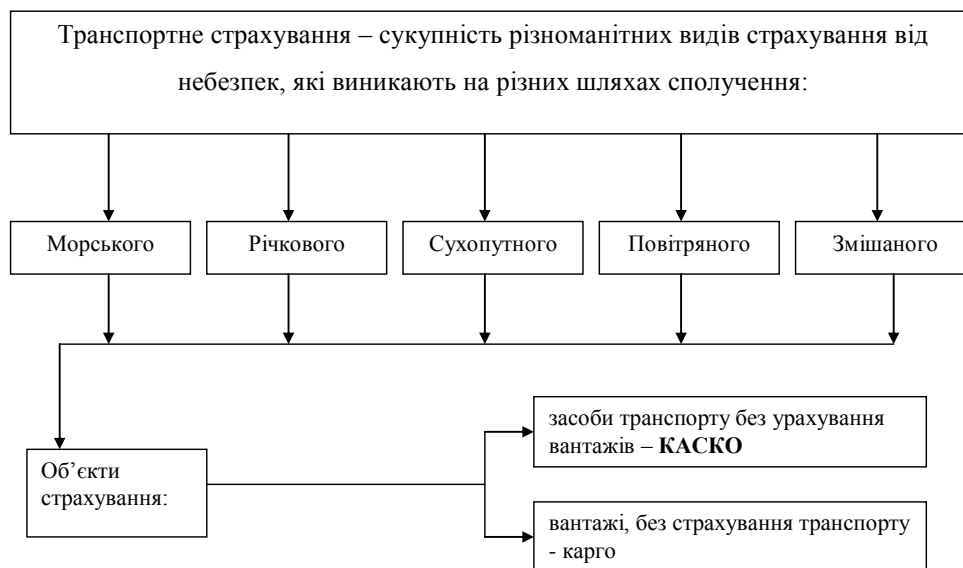


Рис. 1. Різновиди транспортного страхування

вантажів та багажу (збільшення валових страхових платежів на 312,1 млн. грн., або на 7,1%); авіаційне страхування (збільшення валових страхових платежів на 263,2 млн. грн., або на 52,5%) (табл. 1).

Приріст чистих страхових премій за 2017 р. відбувся по таких видах транспортного страхування: автостраховання (збільшення на 1 205,1 млн. грн., або на 13,9%), авіаційне страхування (на 180,1 млн. грн., або на 37,3%). Водночас спостерігалось скорочення чистих страхових премій зі страхування вантажів та багажу (на 262,8 млн. грн., або на 20,8%).

Рівень чистих страхових виплат та чисті страхові виплати за видами страхування за 2017 р. порівняно з 2016 р. наведено в табл. 2.

Рівень чистих страхових виплат з обов'язкового страхування цивільно-правової відпо-

відальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) збільшився на 9,3%, до 51,1%; рівень чистих страхових виплат зі страхування наземного транспорту (КАСКО) збільшився на 3,7%, до 50,5%; рівень чистих страхових виплат зі страхування по договорах «Зелена картка» до 31,8%.

Очевидно, що головним видом транспортного страхування виступає автостраховання, тому необхідно розглянути його показники більш детально. Динаміка основних показників страхування автотранспорту – страхування наземного транспорту (КАСКО), страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами (ОСЦПВ) та за міжнародними договорами («Зелена картка») наведена в табл. 3.

Таблиця 1

**Структура валових та чистих страхових премій  
за видами транспортного страхування, 2016–2017 рр.**

Види страхування	Страхові премії, млн. грн.				Темпи приросту страхових премій, %	
	Валові	Чисті	Валові	Чисті	Валових премій	Чистих премій
	2016		2017		2017/2016	
Автостраховання (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка»)	9 277,5	8 653,0	10 613,0	9 858,1	14,4	13,9
Страховання вантажів та багажу	4 374,6	1 264,2	4 686,7	1 001,4	7,1	-20,8
Авіаційне страхування	501,1	482,7	764,3	662,8	52,5	37,3
Страховання кредитів	531,0	505,7	365,0	334,7	-31,3	-33,8
Страховання від нещасних випадків на транспорті	85,4	75,7	86,1	84,9	0,8	12,2

*Джерело: складено автором за даними [2]*

Таблиця 2

**Рівень чистих страхових виплат та чисті страхові виплати  
за видами страхування, 2016 –2017 рр.**

Види страхування	Чисті страхові виплати (млн. грн.)		Рівень чистих страхових виплат	
	2016	2017	Станом на 31.12.2016	Станом на 31.12.2017
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів (ОСЦПВ)	1 406,9	1 886,5	41,8%	51,1%
Страховання наземного транспорту («КАСКО»)	2 014,1	2 580,4	46,8%	50,5%
Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів (за міжнародними договорами) «Зелена картка»	286,6	336,1	29,2%	31,8%
Страховання вантажів та багажу	392,5	63,9	31,0%	6,4%
Авіаційне страхування	26,1	1,3	5,4%	0,2%

*Джерело: складено автором за даними [2]*

## Динаміка основних показників автострахування за 2016–2017 рр.

Вид страхування	Валові страхові премії		Валові страхові виплати		Рівень валових страхових виплат		Темпи приросту	
	2016	2017	2016	2017	Станом на 31.12.2016	Станом на 31.12.2017	Валові страхові премії	Валові страхові виплати
	млн. грн.				%		2017/ 2016	
Страхування наземного транспорту (КАСКО)	4 604,0	5 570,1	2 050,1	2 623,7	44,5	47,1	21,0	28,0
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ)	3 468,1	3 745,3	1 407,3	1 887,5	40,6	50,4	8,0	34,1
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів «Зелена картка»	1 205,4	1 297,6	410,9	486,6	34,1	37,5	7,6	18,4
Всього	9 277,5	10 613,0	3 868,3	4 997,8	41,7	47,1	14,4	29,2

Джерело: складено автором за даними [2]

Згідно з даними табл. 3, за 2017 р. обсяг валових страхових премій з автострахування (КАСКО, ОСЦПВ, «Зелена картка») збільшився на 14,4%, обсяг валових страхових виплат зріс на 29,2%. При цьому частка валових страхових премій та валових страхових виплат страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) в автострахуванні становить 35,3% та 37,8% відповідно.

Надходження валових страхових премій під час страхування наземного транспорту (КАСКО) за 2017 р. збільшилося на 21,0% порівняно з 2016 р. і становило 5 570,1 млн. грн., під час страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) обсяг валових страхових премій збільшився на 8,0% і становив 3 745,3 млн. грн.; під час страхування за міжнародними договорами «Зелена картка» обсяг валових страхових премій збільшився на 7,6% і становив 1 297,6 млн. грн.

Обсяг валових страхових виплат під час страхування наземного транспорту (КАСКО) за 2017 р. становив 2 623,7 млн. грн., що на 28,0% більше, ніж за аналогічний період 2016 р.; обсяг валових страхових виплат під час страхування за договорами ОСЦПВ становив 1 887,5 млн. грн., що на 34,1% більше,

ніж за аналогічний період 2016 р.; обсяг валових страхових виплат під час страхування за міжнародними договорами «Зелена картка» становив 486,6 млн. грн., що на 18,4% більше, ніж за аналогічний період 2016 р. За 2017 р. на 304,7 тис. од., або на 4,3%, збільшилася кількість укладених договорів ОСЦПВ – до 7 334,6 тис. од.

У 2017 р. поліцейські зафіксували понад 114 тис. випадків керування транспортом у стані сп'яніння, що на чверть більше, ніж у 2016 р. Усього в минулому році сталося 162,5 тис. дорожньо-транспортних пригод (табл. 4). На дорогах країни загинули майже 3,5 тис. людей. За даними Національної поліції України, у 2017 р. в країні було зареєстровано 27 220 ДТП із постраждалими. З 432 людини загинуло, майже 35 тис. отримали травми. При цьому переважна кількість ДТП сталися через порушення Правил дорожнього руху. Слід відзначити, що рівень смертності і травматизму на дорогах України вдвічі вище, ніж середньоринковий показник у країнах ЄС [3].

Страхування традиційно – один із механізмів фінансового стимулювання населення для зниження аварійності на дорогах. Так, за безаварійне водіння страховик, як правило, надає клієнту бонус-малус – знижку від вартості поліса ОСЦПВ. Усе частіше для

Таблиця 4

**Дані про кількість ДТП та травмованих і постраждалих осіб у 2014–2017 рр.**

Показники	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	Відхилення 2017 /2014	Приріст 2017/2014.
Кількість травмованих осіб	32352	31600	33613	34677	2325	7,2
Кількість загиблих осіб	4464	4003	3410	3432	-1032	-23,1
Усього ДТП	153205	138536	158776	162526	9321	6,1
Усього ДТП із постраждалими	26160	25493	26782	27220	1060	4,1

*Джерело: складено автором за даними [3]*

стимулювання безпечної поведінки водіїв на дорогах на допомогу приходять інноваційні технології – телематичні пристрої і різні мобільні додатки, які відстежують манеру їзди водія і формують страховий тариф з її урахуванням. Акуратні водії з передбачуваною манерою їзди отримують нижчу ціну на страховку. Сьогодні подібні програми вже застосовуються в добровільних видах автостраховання, але коло їх можливого застосування набагато ширше [4].

Серйозною проблемою у сфері транспортного страхування є зростання збитковості страхування ОСЦПВ. У цілому по ринку цей показник уже перевищив 50%, а по окремих страхових компаніях досяг 70%. При цьому середній страховий платіж в Україні не перевищує 17 євро, що не дає змоги страховикам забезпечити якісний і справедливий страховий захист. Тому, впроваджуючи подальші зміни на ринку ОСЦПВ у частині відмови від страхової виплати з франшизою і перехід до відновлення авто замість виплати компенсації заподіяної шкоди, важливо орієнтуватися на актуальні особливості розвитку ринку і прагнути до встановлення таких тарифів і коефіцієнтів, які стимулювали б водіїв до зниження аварійності та смертності на дорозі. Страхування повинно стати фінансовим механізмом захисту від ризику ДТП, компенсувати заподіяну шкоду. Але, крім того, терміни виплат повинні бути скорочені, а пряме врегулювання має стати доступним будь-якому водієві.

Що стосується зарубіжних країн, то найчастіше аварії з вини українців відбуваються на території Польщі, Росії й Німеччини. Суттєвою проблемою міжнародного сегмента страхування є оборот фальшивих і фальсифікованих сертифікатів «Зелена карта». Тільки в першому півріччі 2018 р. за фальшивими полісами сума виплат зросла на 60% по відношенню до попереднього року і становила 80,7 тис. євро. Ці виплати, здійснювані МТСБУ, лягають на плечі страховиків і страхувальників. У рамках програми «СТОПфальшивка» з 2015 р. МТСБУ проводить системну

роботу з протидії обороту фальсифікованих полісів. Програма включає спільні з Держприкордонслужбою оперативні перевірки наявності та достовірності сертифікатів «Зелена карта», що проводяться в пунктах перетину українського кордону, навчання співробітників Держприкордонслужби методології перевірки автентичності страхових сертифікатів. Також ведеться спільна стратегічна робота в частині обміну даними та внесення змін до нормативних документів для забезпечення повноцінного механізму перевірки наявності та достовірності сертифікатів «Зелена карта».

У табл. 5 наведено перелік лідерів з автострахування.

МТСБУ проаналізувало якість урегулювання страховиками страхових подій за ОСЦПВ: середній термін врегулювання до 365 днів (із моменту ДТП) за I півріччя 2018 р. близько 51 страховика становив 89 днів, понад 365 днів – 617 днів. Згідно з даними МТСБУ, частка вимог, урегульованих до 90 днів, становила 62% (у 2017 р. – 56,6%), врегульованих до 120 днів – 73,3% (була 74,6%) і врегульованих до 365 днів – 96% (була 93,1%). Середній термін урегулювання у 22 страхових компаній України становить до 90 днів. Середній термін виплати по ринку ОСЦПВ виріс із 85 до 89 днів. Найбільші терміни врегулювання страхових подій (більше 120 днів із моменту ДТП) зафіксовані у СК «Галицька» –178 днів, «ДІМ Страхування» – 176 днів, «Омега» – 171 день, «Страховий капітал» –161 день, «Юнівес» – 148 днів, «Саламандра Україна» – 143 дні.

Страхувальники скаржилися на: порушення термінів страхової виплати або зменшення розміру страхового відшкодування; відмову у виплаті пені за несвоєчасне страхове відшкодування страховиками; безпідставну відмову у виплаті страхового відшкодування; незгоду страхувальника щодо визначення розміру відшкодування витрат, пов'язаних із відновлювальним ремонтом.

З огляду на серйозність зафіксованих перевіркою наслідків неналежного виконання зобов'язань страховими компаніями, вве-

Таблиця 5

## ТОП-5 найбільших страховиків за КАСКО, ОСЦПВ, «Зеленою картою» за I півріччя 2018 р.

№	Компанія	Премії, тис. грн.	Виплати, тис. грн.	Рівень виплат, %
КАСКО				
1	АХА Страхування	522 706	265 569	50,8
2	УНІКА	346 221	192 206	55,5
3	Арсенал Страхування	286 751	124 652	43,5
4	УСГ	257 304	152 878	59,4
5	ІНГО Україна	179 561	130 155	72,5
ОСЦПВ				
1	Оранта	230 716	83 002	35,98
2	ТАС СГ	219 493	92 645	42,21
3	Провідна	116 274	82 842	71,25
4	UPSK	112 344	45 654	40,64
5	PZU Україна	105 997	74 561	70,34
«Зелена картка»				
1	Глобус	149 718	17 069	11,40
2	ТАС СГ	136 184	71 052	52,17
3	Перша	130 721	55 351	42,34
4	ІНГО Україна	85 162	30 992	36,39
5	PZU Україна	62 894	17 771	28,26

*Джерело: складено автором за даними [2]*

дення в I півріччі 2018 р. практики проведення позапланових перевірок за погодженням із Нацкомфінпослуг України сприяло підвищенню платіжної дисципліни страховальників. За результатами вжитих заходів страховальникам за I півріччя 2018 р. було доплачено 45 млн. грн. страхових відшкодувань (включаючи пеню).

Кілька місяців тому найбільш обговорюваним питанням на страховому ринку було можливе прийняття урядом нової редакції закону «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» (ОСЦПВ № 3670-д). Найбільш дискусійними питаннями цього документа стали:

1) питання про вільне ціноутворення, яке може призвести до підвищення вартості ОСЦПВ. Твердження про те, що автовласники не зможуть оплатити поліс, безпідставні, адже, за підрахунками експертів, середня вартість поліса по Україні сьогодні становить трохи більше 500 грн., а це менше 1% до усередненої вартості володіння автомобілем українця. Навіть найдорожчий поліс по м. Києву для середнього автомобіля – це не більше 1,5%. Тобто ціна на ОСЦПВ сьогодні не тільки найнижча в Європі, вона в 5–7 разів нижче середньоєвропейської;

2) відмова від амортизаційного зносу. З одного боку, уведення такої норми було б

дуже корисним для ринку страхування, тому що клієнти і постраждалі отримають якісний захист і відремонтований автомобіль у разі ДТП. Це викликало б повагу і довіру. З іншого боку, такі норми не можна вводити законом, який потім неможливо оперативно відкоригувати або змінити, а потрібно приймати через нормативні документи. За останні п'ять років Верховна Рада України остаточно не прийняла жодного законопроектів для страхового ринку;

3) відмова від паперових бланків на користь електронного полісу. Але ідея не в тому, щоб позбавити всі компанії можливості випускати паперовий поліс ОСЦПВ, а в тому, щоб кожен укладений договір потрапляв до Централізованої бази даних МТСБУ.

В Україні запрацював електронний поліс ОСЦПВ – нова можливість для сучасного клієнта, який готовий укласти договір страхування on-line. Обсяг Інтернет-транзакцій збільшується щорічно в рази, більшість молоді й людей активного віку воліють здійснювати оплату платежів, не виходячи з дому, покупка квитків на поїзд чи літак доступна онлайн не перший рік, тому запуск електронного поліса – це відповідь на виклик сучасного суспільства. За минулий рік високотехнологічні страхові компанії збільшили свій дохід у середньому на 6,2%, тоді як інші учасники ринку – лише на 3,4%. Це говорить про те,

що технології дають змогу страховому ринку передусім знизити витрати, оптимізувати свої бізнес-процеси, а отже, створювати нові алгоритми ефективної взаємодії з клієнтами.

Ризики електронного поліса можна розглядати з декількох позицій. По-перше, нівелюється ризик фальсифікації договору ОСЦПВ, коли, наприклад, поліс укладається після ДТП, але датою початку дії вказується попередній день. З електронним полісом таке неможливо, працює актуалізація за часом. По-друге, знижується ризик існування помилкових сайтів страховика, тобто обман на довірі клієнта. Служба безпеки МТСБУ буде постійно моніторити Інтернет-простір на предмет виявлення таких сайтів і застосувати оперативні заходи. Третє – це рівень захисту самої бази даних. Система надійно захищена і від хакерських атак, і від шахраїв (передбачено системи захисту від DDOS-атак, фаєрволи, системи дублювання інформації і каналів доступу). Все продумано і системно реалізовано для захисту від кібершахрайства [5].

МТСБУ представило статистику продажів електронних договорів ОСЦПВ в Україні з 7 лютого по 17 жовтня 2018 р. За цей період українські страховики продали 71 840 електронних полісів, у т. ч. через платформу EWA реалізовано 30% е-полісів. Загальна страхова премія за електронними договорами автоцивілки становила 50,2 млн. грн., середня вартість таких полісів за лютий-липень – 673 грн.

На ТОП-10 страховиків припадає 91,6% проданих е-полісів (65,8 тис. шт.), 90,7% премій (45,5 млн. грн.), а на п'ять компаній (VUSO, «PZU Україна», «Провідна», «Оранта» і ТАС) – 74,4% премій (37,3 млн. грн.) і 74,1% проданих е-полісів (53,3 тис. шт.) (табл. 6). Лідером електронних продажів залишається компанія VUSO з часткою 29,4% за кількістю договорів та обсягом залучених премій.

Але не всі страховики активно впроваджують електронний поліс. Ринок ОСЦПВ дуже різноманітний. Поряд із великими компані-

ями, частка ОСЦПВ у портфелях яких займає значне місце, є й невеликі регіональні компанії. Обсяг їх платежів за ОСЦПВ не перевищує декількох мільйонів гривень на рік, тому для них упровадження електронного полісу не зовсім доцільно. Їхні клієнти мають довгострокові страхові відносини зі страховиком за низкою інших видів страхування, і електронний поліс для них не стане тією важливою перевагою, яка визначає вибір страховика. Великі гравці ринку будуть активно впроваджувати електронний поліс і активно працювати із цим молодим сегментом клієнтів. Більше того, електронний поліс – це, по суті, прямий продаж. Тобто страховик отримує всю необхідну інформацію про клієнта безпосередньо, минаючи страхового агента. Це дасть йому змогу запропонувати клієнту страховий продукт, урахувавши портрет клієнта і його потреби. Аналіз цих масивів даних надає величезні можливості страховикам. Це можливість бути поруч із клієнтом тоді, коли у нього виникає потреба або запит на якийсь страховий продукт. І, звичайно, виграють ті, у кого цей масив даних буде більше, і хто зуміє працювати з цими поведінковими алгоритмами.

Наступним кроком, напевно, буде розроблення нового порядку, який буде передбачати укладання паперових договорів виключно через електронну базу даних МТСБУ. Тобто до моменту укладення договору в базу повинна потрапляти коротка інформація про автомобіль, страхувальника, і тільки після цього система повинна дозволити укласти договір, надаючи його номер, із жорсткою фіксацією часу.

Загалом автотранспортне страхування залишається основною ланкою у структурі страхування в Україні, значну частку займає КАСКО. Збільшилася концентрація ринку автострахування, яка сприяє розвитку конкуренції серед страховиків. Майбутнє цього виду страхування безпосередньо пов'язане з упровадженням новітніх технологій для залу-

Таблиця 6

**ТОП-10 страховиків за кількістю проданих електронних полісів ОСЦПВ на 17.10.2018**

№	Страхова компанія	Кількість полісів, шт.	Частка СК, %
1	VUSO	21 106	29,38
2	PZU Україна	14 248	19,83
3	Провідна	8 575	11,94
4	ТАС СГ	4 728	6,58
5	Оранта	4 598	6,40

Джерело: складено автором за даними [2]

чення нових клієнтів і утримання наявних.

У сучасних умовах розвитку міжнародних зв'язків морський транспорт відіграє значну роль, перевезення ним користуються попитом у підприємств, що здійснюють зовнішнь-економічну діяльність. До переваг морського транспорту можна віднести відносно низьку собівартість перевезень, велику вантажопідйомність, що дає змогу перевозити значні партії вантажу, можливість транспортування вантажів різних властивостей і розмірів під час забезпечення їх збереження. Але слід зазначити, що морські перевезення є одним із найбільш ризикованих видів діяльності.

За статистичними даними, більшість аварій відбувається не через технічні параметри судна, а в результаті неготовності пасажирських суден до надзвичайних ситуацій, що пов'язано зі зниженням чисельності екіпажу та його недостатньою підготовкою: у 2016 р. причиною 75–80% усіх аварій на морі є людський чинник [6]. Ще однією проблемою є те, що страхові компанії, які не мають достатнього досвіду та фахівців, шляхом демпінгу залучають страхувальників, але в разі настання страхової події виплата страхового відшкодування проводиться не в повному обсязі або взагалі не проводиться, що підриває довіру до страхового ринку в цілому. У зв'язку із цим постає необхідність у підготовці професіональних фахівців, які проводять морське страхування. Забезпеченням виконання умов безпеки плавання суден, охорони життя і здоров'я пасажирів, судових екіпажів, збереження вантажів, що перевозяться, екологічної безпеки суден займається Регістр судноплавства України – державне підприємство в галузі морського і річкового транспорту. Робота Регістра вимагає великого професіоналізму і компетентності, адже недоліки під час огляду та

сертифікації судна можуть мати дуже серйозні наслідки. Важливим важелем для підвищення безпеки плавання, рівня технічного оснащення й обслуговування суден є необхідність організації в Україні системи чітко налагодженого державного портового контролю над технічним станом суден, умовами їх змісту і експлуатації, оснащенням суден рятувальними засобами і радіоустаткуванням тощо [7, с. 125]. Страхові компанії також стикаються з низкою проблем. Через те, що в морському страхуванні істотно зросли потреби в якості та рівні необхідного страхового забезпечення, у низці випадків послуги страховиків не відповідають потребам судовласників або їх зарубіжних контрагентів як за обсягами страхової відповідальності, так і за якістю додаткових (сервісних) послуг, що досить часто призводить до необхідності звертатися на західний страховий ринок. Це породжує необхідність як підвищення капіталізації страховиків, так і їх об'єднання з огляду на світовий досвід діяльності товариств взаємного страхування.

Авіаційне страхування є одним з найскладніших видів страхування. Це зумовлюється ще й тим, що у цій сфері присутній значний розмір страхових сум, а авіаційні ризики можуть призвести до величезних збитків. Так само авіаційне страхування тісно пов'язане з міжнародним страховим ринком, регулюється як національним, так і міжнародним правом. Щодо стану справ у цій сфері, то наявна статистика свідчить про те, що найчастіше авіакомпанії несуть збитки у разі загибелі та пошкодження повітряних суден під час їх експлуатації: у польоті, під час рулювання або посадки. У табл. 7 наведено дані про найбільші катастрофи за кількістю жертв та в табл. 8 – дані про найбільші авіакатастрофи в світі в 2017–2018 рр.

Таблиця 7

**ТОП-5 найбільших авіакатастроф за кількістю жертв пасажирів, 1974–2018 рр.**

№	Літак	Кількість жертв	Рік	Місце	Країна авіавласника	Причина катастрофи
1.	Boeing-747	578	1977	Канарські острови	Нідерланди, США	Невірно прийнята команда диспетчера
2.	Boeing-747	520	1985	Японія	Японія	Неякісний ремонт літака
3.	ІЛ-76, Boeing	349	1996	Індія	Казахстан, Саудівська Аравія	Зіткнення в повітрі
4.	DC-10	346	1974	Франція	Турція	Відкриття вантажного люка
5.	Boeing-737	329	1985	Атлантика	Індія	Теракт

Джерело: складено автором за даними [8]



Таблиця 8

## Найбільші авіакатастрофи у світі, 2017–2018 рр.

Рік	Місце	Літак	Країна авіавласника	Причина катастрофи
2017	Киргизія	Boeing-747	Турція	Внаслідок туману під час посадки впав на будинки
2017	США	Cessna 210	США	Літак пропав із радарів
2018	Сирія	Ан-26	Росія	Військовий літак упав під час посадки
2018	Росія	Ан-148	Росія	Пропав із радарів

Джерело: складено автором за даними [8]

Найбільш характерними авіаційними подіями з повітряними суднами є: зіткнення із землею чи з перешкодою під час польотів за складних метеорологічних умов, у тому числі у гірській місцевості; посадка з прибраним шасі; викочування під час посадки і подальше зіткнення літака з наземними спорудами чи огорожею аеродрому; торкання злітно-посадкової смуги крилом і подальше викочування з неї внаслідок спроби виконати посадку з неприпустимим креном і під кутом до злітно-посадкової смуги; зіткнення з перешкодою внаслідок відхилення від лінії заданого шляху під час посадки у складних метеорологічних умовах і не виходу на друге коло; вихід за критичні кути, подальше зіткнення із землею в процесі виконання несанкціонованого зльоту з порушеннями нормативних документів; вимушені посадки поза аеродрому [9, с. 45].

Експерти в галузі страхування стверджують, що страхова компанія може здійснювати авіаційне страхування, якщо в ній наявні такі умови:

- професійно підготовлені фахівці-експерти, які володіють не лише економікою страхування, а й глибокими знаннями з питань технічної експлуатації повітряних суден, сертифікації у цивільній авіації, правил виконання польотів і міжнародного права;

- система перестрахування, оскільки страхові суми в авіаційних ризиках є одними з найбільших з усіх видів страхування;

- фахівці з міжнародного права або договори з міжнародними юристами;

- актуарні розрахунки з акумуляції ризиків [9].

Варто підкреслити, що вітчизняне авіаційне страхування залишається недостатньо врегульованим. Багато проблем залишається поза законодавчим закріпленням і врегульовуються на власне бачення безпосередньо страхових компаній. Так, деякі страховики сьогодні пропонують такі послуги, як страхування відповідальності адміністрацій та служб аеропортів, страхування відповідаль-

ності за продукцію аеропорту. Це не суперечить чинному законодавству, проте прямо ним і не регулюється.

Авіаційне страхування в Україні сьогодні лише починає освоювати потенціал чи не найбільшого у Східній Європі ринку вітчизняного і транзитного авіап перевезення. Прогрес подальшого розвитку цього виду страхування в Україні, насамперед, залежатиме від удосконалення його інфраструктури та підготовки висококваліфікованих вітчизняних кадрів [10]. Зазначимо, що, на жаль, у нашій державі дослідження процесів авіаційного страхування переважно носять фрагментарний, а не узагальнений систематичний характер, не містять методичних та практичних розробок, часто відображають лише вузький погляд або містять переклади закордонних досліджень, що не відповідає стану нашої економіки та не задовольняє потреб українського суспільства. Пасивна роль страховиків у розслідуванні страхових випадків, недостатня кількість вузько спрямованих страховиків, які надають послуги зі страхування авіап перевезень, необхідність зовнішніх консультантів для оцінки авіаційних ризиків і практично відсутність власних кадрів вимагають комплексного та цілеспрямованого підходу держави у забезпеченні розвитку ринку авіаційного страхування. Кількість страховиків, що здійснюють страхування авіаційних ризиків, повинна бути обмежена державою з урахуванням економічної доцільності та ситуації, що склалася на вітчизняному ринку страхування. Це допоможе захистити інтереси не тільки страховальників, а й самих страховиків.

**Висновки з цього дослідження.** Для забезпечення надійної та ефективної системи страхового захисту споживачів страхових послуг у сфері транспортного страхування, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного страхового ринку України та його інтеграції в міжнародні системи страхування та перестрахування, необхідно:

1) закріпити дієву систему захисту прав споживачів;

2) сприяти підвищенню фінансової грамотності населення;

3) активізувати розроблення і прийняття проектів регуляторних актів, необхідних для виконання запланованих реформ згідно з Комплексною програмою розвитку фінансового сектору України до 2020 р. Для успішного розвитку ринку необхідно сприяти внесенню змін до законів «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів»;

4) особливу увагу необхідно приділити обов'язковому страхуванню автоцивільної відповідальності. Основними завданнями у цьому напрямі страховики вважають розроблення нових нормативно-правових актів та внесення змін до чинних, зокрема введення системи «Прямого врегулювання збитків», посилення гарантійних функцій Моторного транспортного страхового бюро (МТСБУ) за зобов'язаннями неплатоспроможних страховиків і страхувальників, які втратили членство в бюро або позбавлених ліцензії, скорочення термінів виплати страхового відшкодування і підвищення якості врегулювання збитків;

5) необхідною є стандартизація діяльності страхових компаній на основі принципів Міжнародної асоціації органів нагляду за страховою діяльністю (International Association of Insurance Supervisors), рекомендаційних вимог Solvency II та положень Міжнародних стандартів фінансової звітності (International Financial Reporting Standards);

6) згідно з результатами дослідження рейтингового агентства A.M. Best, заснованого на опитуванні 450 страховиків із 48 країн світу, орієнтація на інновації є критично важливою для майбутнього успіху страхової компанії. Інновації – це конкурентна перевага на світовому ринку страхування, вважають учасники опитування. Майже 90% страховиків сподіваються, що інновації можуть допомогти їм упоратися з неефективністю системи, а 63% вважають, що поточні інвестиції в інновації можуть допомогти долати їм бізнес-збої і залишатися в тренді. Водночас 57% респон-

дентів вважають, що інновації можуть мінімізувати ризик андеррайтингу за рахунок використання більш точних алгоритмів машинного навчання. Це узгоджується з думкою більшості страховиків, які заявили, що інновації вплинуть на їхні ІТ-системи (57%), а також на досвід роботи з клієнтами (47%) [11].

Основні переваги впровадження інновацій у страховій сфері:

– краще задоволення потреб клієнтів (22%), коли типові рекламні канали повинні доповнюватися ефективними онлайн-страатегіями;

– отримання конкурентної переваги (21%): у міру зростання темпів інновацій страховики, що не впроваджують їх, можуть зіткнутися зі значно більш високими коефіцієнтами витрат порівняно з їх більш інноваційними конкурентами, а також із більш низьким зростанням і антиселекції ризиків, оскільки їх більш інноваційні конкуренти можуть мати доступ до клієнтів із більш низькими ризиками;

– підвищення ефективності роботи (16%): страхування страждає від неефективності процесів і систем, і страховики сподіваються, що технології допоможуть їм вирішити ці проблеми. Але далеко не всі компанії спочатку усвідомлюють важливість інтеграції ІТ-систем і, таким чином, недооцінюють проблеми, пов'язані з узгодженням різних операційних систем, постачальників баз даних, мов і версій програмного забезпечення.

Іншими причинами впровадження інновацій називалися: поліпшення селекції ризиків (11%), експансія на нові ринки (10%), розроблення нових продуктів (8%) і зростання на наявних ринках (6%). Використання штучного інтелекту, великих даних (big data), Інтернету речей, хмарних обчислень має колосальний потенціал автоматизації страхових процесів, щоб забезпечити кращу якість обслуговування клієнтів.

У цілому коло окреслених у статті питань потребує подальшого поглибленого дослідження в контексті перманентного вдосконалення продуктів у сфері транспортного страхування та каналів їх продажу, розроблення нових страхових рішень, ґрунтуючись на активному впровадженні інновацій.

## ЛІТЕРАТУРА:

1. Вовчак О.Д. Страхова справа: підручник. К.: Знання, 2011. 391 с.
2. Статистика страхового ринку України. URL: <https://forinsurer.com/stat>.
3. Сайт Національної поліції України. URL: [https://www.slideshare.net/Police\\_Ukraine/12-2017-86017535](https://www.slideshare.net/Police_Ukraine/12-2017-86017535).
4. Марценюк-Рознар'юва О.В., Марчук Ю.Ю. Розвиток ринку автостраховання в Україні: проблеми та перспективи. Ефективна економіка. 2018. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua>.
5. Підсумки електронних продажів ОСАГО в Україні за лютий-жовтень 2018 року. URL: <https://forinsurer.com/news/18/10/17/36320>.
6. Тривожна статистика: причиною 75–80% усіх аварій на морі є людський фактор. URL: <http://news.crewmarket.net/2016/11/trevozhnaya-statistika-75-80-vseh-avarij-na-more-yavlyaetsya-chelovecheskij-faktor.html>.
7. Гончаренко О.М., Світлична О.С. Перспективи розвитку морського страхування в Україні. Вісник Міжнародного гуманітарного університету. Серія «Економіка і менеджмент». 2016. № 17. С. 122–126.
8. Статистика найбільших авіакатастроф світу 1974–2018. URL: <https://forinsurer.com/public/17/01/10/3824>.
9. Андрущенко Л.В., Драган О.В. Стан та перспективи розвитку авіаційного страхування в Україні. URL: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/41057%>.
10. Мезіна О.Є. Страхування авіаційних ризиків в Україні: тенденції та перспективи розвитку. Ефективна економіка. 2013. № 3. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua>.
11. Дослідження рейтингового агентства А.М. Best. URL: <https://news.ambest.com/presscontent.aspx?refnum=27127&altsrc=9>.

## REFERENCES:

1. Vovchak O.D. (2011) Strakhova sprava [Insurance business]. Kyiv: Znannia. (in Ukrainian).
2. Statystyka strakhovogho rynku Ukrainy. [Statistics of the insurance market of Ukraine]. Available at: <https://forinsurer.com/stat>. (accessed 25 September 2018).
3. Sajt nacional'noji policiji Ukrainy. [Site of the National Police of Ukraine. Accident data]. Available at: [https://www.slideshare.net/Police\\_Ukraine/12-2017-86017535](https://www.slideshare.net/Police_Ukraine/12-2017-86017535) (accessed 26 September 2018).
4. Martsenyuk-Roznaryova O.V., Marchuk Yu.Yu. (2018) Rozvytok rynku avtostrakhuvannja v Ukraini: problemy ta perspektyvy i [The development of the motor insurance market in Ukraine: problems and prospects]. Effective economy, no 3. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua> (accessed 10 September 2018).
5. Pidsumky elektronnykh prodazhiv OSAGhO v Ukraini: za ljutyj-zhovtenj 2018 roku. [Summary of electronic sales of OSAGO in Ukraine: for February-October 2018]. Available at: <https://forinsurer.com/news/18/10/17/36320> (accessed 17 October 2018).
6. Tryvozchna statystyka: prychnoju 75-80% vsikh avarij na mori je ljudskij faktor [Disturbing statistics: the cause of 75-80% of all accidents at sea is the human factor]. Available at: <http://news.crewmarket.net/2016/11/trevozhnaya-statistika-75-80-vseh-avarij-na-more-yavlyaetsya-chelovecheskij-faktor.html> (accessed 26 September 2018).
7. Goncharenko O.M. (2016) Perspektivy rozvytku mors'kogho strakhuvannja v Ukraini [Prospects for the development of maritime insurance in Ukraine] Bulletin of the International Humanitarian University. Series: Economics and Management, no17, pp.122-126.
8. Statystyka najbilshykh aviakatastrof svitu 1974-2018. [Summary of electronic sales of OSAGO in Ukraine: for February-October 2018]. Available at: <https://forinsurer.com/public/17/01/10/3824> (accessed 17 October 2018).
9. Andrushchenko L.V., Dragan O.V. (2017) Stan ta perspektyvy rozvytku aviacijnogho strakhuvannja v Ukraini [Status and prospects of aviation insurance development in Ukraine]. Available at: <http://www.pravoznavec.com.ua/period/article/41057%> (accessed 10 October 2018).
10. Mezina O.E. Strakhuvannja aviacijnykh ryzykiv v Ukraini: tendenciji ta perspektyvy rozvytku [Insurance of aviation risks in Ukraine: trends and prospects of development]. Effective economy, no 3. Available at: <http://www.economy.nayka.com.ua> (accessed 10 October 2018).
11. Doslidzhennja rejtyngovogho aghentstva A.M. Best [Research of the rating agency A.M. Best]. Access mode: <https://news.ambest.com/presscontent.aspx?refnum=27127&altsrc=9> (accessed 10 October 2018).

## **Transport insurance: realities and development priorities in Ukraine**

**Zolotaryova O.V.**

Ph.D.,

Associate Professor of Department of Finances and Accounting,  
Dniprovsk State Technical University

**Brezhnyeva-Yermolenko O.V.**

Ph.D.,

Associate Professor of Department of Finances and Accounting,  
Dniprovsk State Technical University

**Korop E.A.**

Student,

Dniprovsk State Technical University

Like any other segment of the economic system, the transport sector is influenced by its various nature and the nature of the negative factors (risks). Accordingly, an important task for all subjects of the economic process is to develop and implement measures aimed at reducing or even eliminating the negative impact of transport risks on their activities.

Under the current conditions, the Ukrainian insurance market continues to experience a number of positive changes, such as expanding the range of insurance products, developing an Internet resource to provide new channels of sales, wide implementation of IT tools, improving the quality of insurance services with a focus on leading European customer service standards, promotion of insurance products, and, on the other hand, faces a number of problems, in particular, low living standards in the country, limited population capacity buying products with voluntary insurance, insufficient customer awareness of the benefits of insurance, economic and political instability. Accordingly, the scope of transport insurance should take into account the domestic and world trends in the functioning of the insurance business and constantly review the vectors for further transformation, adapt quickly to the current and forecasted conjuncture of the insurance market.

The article analyzes the indicators, which characterizes the results of the operation of the domestic transport insurance market, including the state of affairs in its key segments such as motor insurance, marine and aviation insurance. The main trends and problematic aspects in the field of transport insurance of Ukraine are highlighted, the priority directions for the further

development of this important segment of the domestic insurance market are justified.

To provide a reliable and effective system of insurance protection for consumers of insurance services in the field of transport insurance, it is necessary:

1). Secure an effective consumer rights protection system.

2). To promote financial literacy of the population.

3). It is necessary to facilitate the introduction of changes, in particular, in the Laws "On Insurance", "On Mandatory Civil Liability Insurance of Owners of Land Vehicles".

4). A special place must be given to compulsory motor third party liability insurance. The main tasks in this direction are: the development of new legal acts and the introduction of amendments to the existing ones, in particular, the introduction of the system of "Direct settlement of losses", strengthening of the guarantee functions of the Motor Transport Insurance Bureau (MTIBU) on the obligations of insolvent insurers and insured who lost their membership in the bureau or licensed, reducing the timing of payment of insurance indemnity and improving the quality of settlement of losses.

5). It is necessary to standardize the activities of insurance companies on the basis of the principles of the International Association of Insurance Supervisors (Insurance Association), Solvency II recommendations and International Financial Reporting Standards (IFRS).

6). Actively introduce innovations. The main advantages of introducing innovations in the insurance industry:

– The best satisfaction of customer needs (22%), when ordinary advertising channels should be supplemented by effective online strategies.

– obtaining a competitive advantage (21%);

– Increased efficiency (16%) – Insurance suffers from inefficiencies in processes and systems, and insurers are hoping that technologies will help them solve these problems. But far from all, companies are first aware of the importance of integrating IT systems, and thus underesti-

mate the problems associated with the alignment of various operating systems, database vendors, as well as versions of software provision.

In general, the issues identified in the article require further in-depth research in the context of the continuous improvement of products in the field of transport insurance and their sale channels, the development of new insurance solutions, based on the active introduction of innovations.