

**Київський національний торговельно-економічний університет**  
**Кафедра фінансів**

**ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА**

на тему:

**Страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів в Україні**

Студента 2 курсу, 6 групи,  
спеціальності 072  
«Фінанси, банківська справа та страхування»  
спеціалізації «Страхування»

Капузи Юлії  
Станіславівни

Науковий керівник  
доктор економічних наук,  
професор кафедри фінансів

Селіверстова  
Людмила  
Сергіївна

Гарант освітньої програми  
д.е.н., професор

Волосович  
Світлана  
Василівна

Київ 2018

## ЗМІСТ

<b>ВСТУП</b>	3
<b>РОЗДІЛ 1. ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ</b>	6
1.1. Економічна сутність, необхідність та особливості страхування відповідальності	6
1.2. Характеристика особливостей укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності	11
<b>РОЗДІЛ 2. АНАЛІЗ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА АТ «СК «АХА СТРАХУВАННЯ»</b>	18
2.1. Оцінка ключових показників діяльності підприємства на ринку ОСЦПВ	18
2.2. Оцінка необхідності додаткового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	30
<b>РОЗДІЛ 3. ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В АТ «СК «АХА СТРАХУВАННЯ»</b>	39
3.1. Шляхи розширення кола учасників та вдосконалення системи «прямого врегулювання збитків».	39
3.2. Обґрунтування необхідності впровадження інноваційних проєктів («електронний поліс», «електронний європротокол», технології blockchain	46
<b>ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ</b>	55
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	58
<b>ДОДАТКИ</b>	62

## ВСТУП

На сучасному етапі розвитку однією із найважливіших галузей страхування в країні залишається страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Обов'язковість

зумовлена рядом факторів, а саме: автомобіль є комфортним і найдоступнішим для більшості людей, але при цьому це засіб підвищеної небезпеки. Також це стосується масштабу дії, оскільки учасниками таких цивільно-правових відносин потенційно може бути кожен громадянин, що свідчить про масовий характер та стосується всього суспільства. Страхування обов'язкової цивільної відповідальності власників транспортних засобів має вагомe значення для суспільства, оскільки мета полягає у захисті майнових інтересів фізичних та юридичних осіб при настанні несприятливих наслідків.

Цілеспрямований ефективний соціально-економічний розвиток держави неможливий без посилення її уваги до інституту страхування, який забезпечує захист майнових, особових та фінансових інтересів окремих підприємств, організацій, громадян та суспільства загалом.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є важливим елементом страхової системи України. Експлуатація автотранспорту, який вважається джерелом підвищеної небезпеки через його масовість і аварійність, об'єктивно зумовлює потребу суспільства у своєчасному та повному відшкодуванні збитків потерпілим у дорожньо-транспортних подіях.

Зважаючи на зростання автомобілізації, інтенсивності дорожнього руху, велику кількість аварій на автошляхах України, збільшення нещасних випадків і кількості потерпілих, підвищення матеріальної відповідальності громадян та юридичних осіб за наслідки своїх дій, нанесення втрат економіці, особливої ваги та актуальності набуває дослідження сучасних аспектів функціонування та подальшого розвитку ОСЦПВ як важливого чинника забезпечення гарантованого страхового захисту від негативної дії ризиків.

У процес дослідження теоретичних та практичних аспектів функціонування ринку автотранспортного страхування здійснили значний внесок такі вчені як Базилевич В. [4], Волосович С.[7], Гаманкова О. [20], Моташко Т. [26], Осадець С. [11], Приказюк Н. [26], Ротова Т. [12], Сіліна Г. [27], Шумелда Я [17]. та ін.



Визначення ролі та функціонального обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, необхідності швидкого впровадження прямого врегулювання збитків присвятили свої праці Залетов О. [21], Іванюк І. [22], Лібіх К. [23], Межебицький М. [24]. Незважаючи на те, що останнім часом у нашій державі проблеми, існуючі в автострахованні, є об'єктом уваги фахівців страхової сфери, доводиться констатувати, що на сьогодні відсутній системний підхід у визначенні шляхів підвищення якості надання послуг з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

*Об'єктом дослідження* дипломної роботи є процес страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

*Предметом дослідження* є теоретико-методичні, організаційні та практичні аспекти страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів на АТ «СК «АХА Страхування».

*Мета роботи* полягає в обґрунтуванні теоретичних положень та розробці практичних рекомендацій щодо покращення ситуації страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів на АТ «СК «АХА Страхування».

Для реалізації поставленої мети в роботі сформульовано та вирішено наступні завдання:

- визначити головні фактори, що завдають впливу на динаміку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів;
- виявити недоліки, які відбуваються при реалізації даного виду страхування;
- дослідити виявлені проблеми та запропонувати основні шляхи їх вирішення.

**Методи дослідження.** Дослідження проводилось з використанням економічного, системного і порівняльного методів аналізу та синтезу науково-

теоретичних і методичних джерел. При обробці фактичних даних використовувались аналітичні, статистичні та графічні методи.

Інформаційною базою дослідження є законодавчі та нормативні акти України, підручники, навчальні посібники, наукові монографії, статті, періодичні видання та ресурси мережі Інтернет.

**Структура та обсяг.** Робота складається із вступу, трьох розділів, загальних висновків, списку використаних джерел, додатків та містить 60 сторінок, 6 таблиць, 12 рисунків, 5 додатків, 40 використаних джерел.

## РОЗДІЛ 1

# ТЕОРЕТИЧНІ ОСНОВИ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ВЛАСНИКІВ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В УКРАЇНІ

### 1.1. Економічна сутність, необхідність та особливості страхування відповідальності

Страхування відповідальності є однією з найскладніших галузей страхової діяльності. Воно виникло на початку 20-х років XIX ст., а в Україні набуло розвитку на початку 90-х років XX ст.

За економічним змістом страхування відповідальності відіграє подвійну роль: з одного боку – захищає майнові інтереси самого страхувальника, а з другого – потерпілого (третьої особи) на випадок неплатоспроможності того, хто завдав збиток.

В основу страхових відносин при страхуванні відповідальності покладено норми вітчизняного та міжнародного права, які закріплені у Законах України та постановях Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України, розпорядженнях уряду України, міжнародних конвенціях та угодах. Цивільним кодексом України передбачена відповідальність особи, яка завдала шкоди життю, здоров'ю і майну третьої особи [6, с.271].

Предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси, щонасуперечатьзакону пов'язані з відшкодуваннямстрахувальникомзаподіяної ним шкоди особі абоїмайну,атакожшкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності) [16, с.154].

У закордонній страховій практиці страхування відповідальності може виступати як самостійний вид або входити до складу автотранспортного та іншого майнового страхування або особистого страхування. В Україні, зазвичай, воно є самостійною галуззю діяльності, що охоплює окремі види страхування відповідальності.



Страховання відповідальності тісно пов'язано з майновим страхуванням, оскільки більшість видів відповідальності передбачає користування або розпоряджання майном. Проте страхування відповідальності відрізняється від майнового страхування тим, що у страхуванні майна об'єктом захисту є заздалегідь визначене майно на заздалегідь визначену суму, а в страхуванні відповідальності – не заздалегідь визначені майнові блага, а кошти страхувальника в цілому.

Страховання відповідальності відрізняється і від особистого страхування, яке проводиться на випадок настання певних подій, пов'язаних із життям, здоров'ям, працездатністю та додатковою пенсією страхувальника. Особисте страхування – це, зазвичай, страхування суми, а страхування відповідальності – галузь страхування, де об'єктом виступає відповідальність перед третіми особами, яким може бути завдано збитку (шкоди) внаслідок яких-небудь дій або бездіяльності страхувальника, тобто це страхування збитків [6, с.272].

Для розкриття даного питання необхідно висвітлити сутність деяких дефініцій. Основною категорією, яка досліджується є «страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». З огляду на те, що дана категорія є похідною від страхування відповідальності, то варто розглянути в першу чергу цю дефініцію.

Існує ряд визначень страхування відповідальності. Шахов В.В. характеризує страхування відповідальності як «самостійну сферу страхової діяльності, об'єднуючу ряд видів страхування, які передбачають обов'язки страховика відшкодувати шкоду, заподіяну страхувальником (фізичною або юридичною особою) життю, здоров'ю або майну третіх осіб» [16, с.154].

«Страховання відповідальності спрямоване як на захист майнових прав осіб, постраждалих у результаті дії або бездіяльності страхувальника, так і на захист фінансового стану самого страхувальника. За наявності страхового полісу відшкодування збитків постраждалим гарантується страховою компанією і не залежить від платоспроможності страхувальника» [11, с. 312].

У навчальному посібнику «Основи страхової діяльності», страхування

професійної відповідальності визначається як «галузь страхування, об'єктом якої є відшкодування витрат страхувальника, що виникають внаслідок заподіяння їм шкоди життю, здоров'ю або майну інших осіб (тобто при виникненні цивільної відповідальності страхувальника)» [14, с. 629].

Ю.А. Сплетухов і Е.Ф. Дюжіков в підручнику «Страхування» визначають суть страхування полягає в тому, що страховик, отримуючи страхові внески від страхувальника, бере на себе зобов'язання відшкодувати збитки потерпілим, які іменуються в даному випадку третіми особами, у разі виникнення у них права на отримання компенсації від страхувальника або іншого застрахованої особи у зв'язку із заподіянням в результаті його дій шкоди третім особам» [13, с.163].

Страхування відповідальності – це галузь страхування, предметом якої є майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди юридичній чи фізичній особі або її майну. Шкода, заподіяна третім особам, може бути наслідком діяльності чи бездіяльності страхувальника.

Об'єктивна необхідність запровадження страхування цивільної відповідальності зумовлена тим, що: по-перше, особа, яка завдала збитки іншій особі (особам), повинна за законом чи рішенням суду відшкодувати їх; по-друге, в сучасних умовах заподіяні третім особам збитки можуть бути такими значними, що винуватцю не вистачить і життя, щоб їх відшкодувати [5, с. 491].

Метою страхування відповідальності є страховий захист економічних інтересів потенційних носіїв шкоди третім особам. Це проявляється в тому, що страхування відповідальності передбачає можливість заподіяння шкоди як здоров'ю, так і майну третіх осіб, яким за нормами закону або за рішенням суду провадяться відповідні виплати. Якщо винуватець має угоду страхування відповідальності, то відшкодування збитків потерпілим здійснює не він сам, а страховик [15, с. 205].

Страхування відповідальності вирізняється особливими рисами, пов'язаними з тим, що:

- 1) у страхуванні відповідальності завжди беруть участь три сторони:



страховик, страхувальник і третя особа, яка є наперед невідомою (рис. 1.1);



Рис. 1.1 Суб'єкти страхування відповідальності

Побудовано автором за даними [6, с. 273].

2) відшкодування стосується як матеріального збитку, так і шкоди, завданої життю і здоров'ю третіх осіб, яким у силу закону або за рішенням суду здійснюються відповідні виплати, що компенсують понесений збиток. Збитки мають деякі особливості:

- причина – ненавмисні дії страхувальника;
- відповідальність повинна бути визначена законодавчо;
- спричинені третім особам, а не самому страхувальнику.

3) договором, зазвичай, не визначається конкретна страхова сума, а оговорюється тільки верхня межа розміру відшкодування (ліміту відповідальності страховика).

Таким чином, специфічною особливістю страхування відповідальності є те, що тут об'єктом страхування є не конкретна особиста власність громадян або власність організації, як у майновому страхуванні, і не настання певних подій, пов'язаних з життям і працездатністю громадян, які уклали договори, що характерно для особистого страхування, а відповідальність перед третіми особами. Тобто безпосереднім об'єктом страхування відповідальності є майнові

інтереси осіб, які потенційно можуть завдати шкоди, які в кожному конкретному випадку знаходять конкретне грошове вираження. Страхування відповідальності передбачає ймовірність заподіяння шкоди як здоров'ю, так і майну третіх осіб.

Страхування відповідальності залежно від виду відповідальності охоплює дві підгалузі:

1. Страхування цивільної відповідальності, яке пов'язане з необхідністю відшкодування збитків за цивільно-правовими відносинами;
2. Страхування заборгованості, яке пов'язане із борговими зобов'язаннями страхувальника перед третіми особами [8, с. 284].

Страхування відповідальності може здійснюватись в обов'язковій і добровільній формах, перелік видів яких наводиться в ст. 6 та 7 ЗУ «Про страхування»[2].

Необхідними атрибутами договору страхування цивільної відповідальності є: перелік страхових ризиків; ліміт відповідальності; страхові тарифи та обмеження щодо зобов'язань страхового покриття [9, с. 437].

Договір страхування відповідальності, укладений страхувальником і страховою компанією, захищає насамперед інтереси страхувальника від фінансових витрат, які можуть бути покладені на нього законом або судом у зв'язку з причиненими ним збитками третій особі. Отже, страхування відповідальності як явище і як послуга страхового ринку виникло передовсім з метою захисту інтересів потенційних спричинювачів збитків.

З іншого боку, система страхування відповідальності захищає інтереси третіх осіб, оскільки винна в заподіянні збитків особа може виявитись неспроможною відшкодувати спричинені нею збитки [8, с. 178].

Страхування відповідальності відноситься до сфери загального страхування і має деякі особливості, які не властиві іншим галузям страхового ринку.

По-перше, страхування відповідальності не має підгалузевого поділу, що свідчить про універсальність страхових послуг.



По-друге, в договорі страхування відповідальності наперед невизначеною є третя постраждала особа і невідомим розмір збитків. Тому страхова компанія обмежує свою відповідальність деякою сумою, що називається лімітом відповідальності, тобто максимально можливою відповідальністю страховика, що впливає з умов договору страхування [8, с. 179].

Отже, страхування відповідальності спрямоване як на захист майнових прав осіб, постраждалих у результаті дії або бездіяльності страхувальника, так і на захист фінансового стану самого страхувальника. Саме тому воно є економічно доцільним і має соціальну вагомість на українському ринку.

Необхідність розвитку страхування цивільної відповідальності зумовлено тим, що: по-перше, убезпечення майнових інтересів третіх осіб, постраждалих від настання страхової події; по-друге, здійснення страхових виплат третім особам (одній третій особі) на умовах, передбачених договором страхування цивільної відповідальності; по-третє, диверсифікація ризиків між страховиком та страхувальником з метою мінімізації небезпек останнього у процесі його виробничо-господарської діяльності.

## **1.2. Характеристика особливостей укладення договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності**

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – один із найпоширеніших і найпопулярніших видів страхування відповідальності в усьому світі. Воно забезпечує виплату потерпілому грошового відшкодування в розмірі суми, яка була б стягнута з власника транспортного засобу за цивільним позовом на користь третьої особи за шкоду життю та здоров'ю, а також за пошкодження або загибель належного їй майна, які виникли внаслідок аварії або іншої дорожньо-транспортної пригоди (ДТП) з вини страхувальника.

Об'єктом цього виду страхування є цивільна відповідальність власників наземних транспортних засобів, яку вони несуть перед законом як власники



джерела підвищеної небезпеки для оточуючих, тобто третіх осіб. При цьому до моменту настання страхового випадку, коли вона набуває цілком конкретний матеріальний зміст, ця відповідальність для власника транспортного засобу виступає в абстрактній формі.

Страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим на території всіх країн Європи. Відсутність у власника транспортного засобу страхового поліса такої відповідальності вважається серйозним правопорушенням, яке карається штрафом або навіть тюремним ув'язненням [10, с.113].

В Україні цей вид страхування став обов'язковим згідно із Законом України «Про страхування» (1996 р.) та Положенням «Про порядок і умови проведення обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів» № 1175 від 28 вересня 1996 р., затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України. Однак через низку причин на практиці ці нормативно-правові документи не виконувалися. У зв'язку з цим 1 липня 2004 р. було прийнято Закон України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який набрав чинності 1 січня 2005 р., а окремі пункти ст. 21 і ст. 41 цього закону – 1 квітня 2005 р.

Страховиками виступають страхові організації, які отримали у встановленому порядку ліцензію на здійснення цього виду страхування. Такі організації зобов'язані бути членами моторно (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), мати розгалужену мережу підрозділів на території країни, а також досвід здійснення добровільної форми цього виду страхування та персонал відповідної кваліфікації. МТСБУ є єдиним об'єднанням страховиків, які здійснюють обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Участь страховиків у МТСБУ є умовою провадження діяльності щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

Суб'єктами обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

є страхувальники та інші особи, відповідальність яких застрахована, страховики, Моторне (транспортне) страхове бюро України й потерпілі [15, с. 206].

Об'єктом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності є майнові інтереси, що несуперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правовою відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих внаслідок експлуатації забезпеченого транспортного засобу [1].

Страховим випадком вважається дорожньо-транспортна пригода, що сталася за участю забезпеченого транспортного засобу, внаслідок якої настає цивільно-правова відповідальність особи, відповідальність якої застрахована, за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та/або майну потерпілого [15, с.206].

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», укладаються два види договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності:

- внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності;
- договір міжнародного обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності [3].

Зупинимось на окремих аспектах укладання договору ОСЦПВВТЗ, використовуючи норми чинного вітчизняного законодавства.

Внутрішній договір обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності діє виключно на території України. Факт укладання внутрішнього договору засвідчується полісом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

В Україні виділяється три різних типи договорів ОСЦПВВТЗ (дод. А).

Договір обов'язкового страхування цивільної відповідальності укладається на основі заяви страхувальника, у якій визначається тип, марка й державний номерний знак та місце реєстрації транспортного засобу, термін

страхування і розмір страхової суми.

Після сплати страхового платежу страхувальник одержує від страховика страховий поліс, який є договором обов'язкового страхування цивільної відповідальності.

Страховий поліс складається за такою формою: назва та адреса страховика (страхової організації), тип, марка транспортного засобу та державний номерний знак, номери двигуна, шасі, початок та закінчення дії договору, розміри страхового платежу та страхової суми, для страхувальника юридичної особи – її найменування та адреса, для страхувальника – фізичної особи – прізвище, ім'я та по батькові власника транспортного засобу, домашня адреса, підписи сторін.

Особи, що експлуатують транспортний засіб без страхового поліса, несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

Контроль за наявністю страхового поліса обов'язкового страхування цивільної відповідальності у власника транспортного засобу під час його експлуатації здійснюється органами внутрішніх справ згідно з чинним законодавством [14, с. 630].

При укладенні договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності страхувальник зобов'язаний повідомити страховика про всі дійсні договори обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності, укладені з іншими страховиками, а також, за вимогою страховика, надати інформацію про всі відомі обставини, що мають істотне значення для оцінки страхового ризику. Договір ОСЦПВ має бути укладений протягом трьох робочих днів з дня державної реєстрації транспортного засобу[15, с.207].

Розміри страхових платежів встановлюються страховиками самостійно шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів, які затверджені[1]. При укладанні договорів ОСЦПВ більше ніж на півроку і для заохочення безаварійної експлуатації транспорту страхові компанії мають право застосовувати коефіцієнти страхових тарифів залежно від наявності чи відсутності страхових випадків (дод. Б) з вини осіб, відповідальність яких



застрахована (це система «бонус-малус», або надбавок-знижок).

Таким чином, при укладанні внутрішнього договору страхування страховик зобов'язаний дотримуватися наступних правил:

1. Самостійно встановлювати індивідуальний розмір страхового платежу шляхом добутку базового платежу та відповідних коригуючих коефіцієнтів.
2. Застосовувати коригуючі коефіцієнти відповідно до схеми застосування коригуючих коефіцієнтів при укладанні договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, наведеної в додатку В.
3. Посвідчувати факт укладання внутрішнього договору страхування шляхом надання поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, зразок якого затверджено Уповноваженим органом за поданням МТСБУ, у паперовій формі або шляхом надсилання візуальної форми страхового поліса з відображенням даних електронними засобами у формі, придатній для сприйняття його змісту людиною та відтворення на папері.
4. Заповнювати поліс обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів відповідно до порядку заповнення поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, який встановлюється МТСБУ [3].

Внутрішній договір страхування набирає чинності з моменту, зазначеного в полісі обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що посвідчує укладання такого договору, крім внутрішніх електронних договорів страхування.

Разом із полісом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів безоплатно надається страховальнику в паперовій або електронній формі перелік представників страховика, спеціальний знак та бланк повідомлення про

дорожньо-транспортну пригоду встановленого МТСБУ зразка [10, с. 221].

Починаючи з 07.02.2018р. забезпечується можливість укладання внутрішніх договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (які діють виключно на території України) в електронній формі.

Для укладення внутрішнього електронного договору страхування власник транспортного засобу через інформаційно-телекомунікаційну систему (ІТС) виражає намір укласти договір страхування та вносить відомості, необхідні для укладення такого договору, що є заявою на страхування. Перелік відомостей, необхідних для укладення внутрішнього електронного договору страхування, визначається МТСБУ та оприлюднюється на веб-сайті МТСБУ [3].

Страховик на підставі отриманої через ІТС заяви на страхування формує пропозицію укласти внутрішній електронний договір страхування у формі проекту страхового поліса, що реєструється в єдиній централізованій базі даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Пропозиція укласти внутрішній електронний договір страхування направляється страховиком власнику транспортного засобу через ІТС і є чинною до закінчення доби, в якій її було сформовано.

МТСБУ забезпечує можливість перевірки факту реєстрації пропозиції укласти внутрішній електронний договір страхування в єдиній централізованій базі даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та оприлюднює на веб-сайті (веб-сторінці) МТСБУ інформацію про спосіб перевірки факту реєстрації пропозиції щодо укладення внутрішнього електронного договору страхування [3].

Після підписання власником транспортного засобу внутрішнього електронного договору страхування до закінчення доби, в якій було сформовано пропозицію укласти внутрішній електронний договір страхування, страховик зобов'язаний зареєструвати страховий поліс в єдиній централізованій базі даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та направити страхувальнику

підтвердження вчинення електронного правочину шляхом надсилання електронного документа – візуальної форми страхового поліса.

Внутрішній електронний договір страхування вважається укладеним з моменту одержання страховиком відповіді про прийняття власником транспортного засобу пропозиції укласти внутрішній електронний договір страхування.

Внутрішній електронний договір страхування набирає чинності з початку строку його дії, що зазначений у страховому полісі, але не раніше дати його реєстрації у єдиній централізованій базі даних щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Таким чином, з 2005 р. в Україні запроваджено обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Вітчизняні страховики для здійснення такого виду страхування повинні мати ліцензію, бути членом МТСБУ, робити внески у фонд захисту потерпілих. Законодавство чітко встановлює правила розрахунку страхових платежів, максимальну страхову суму, в межах якої страхова компанія має здійснювати страхову виплату.



## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ НАЗЕМНИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ НА АТ «СК «АХА СТРАХУВАННЯ»

#### 2.1. Оцінка ключових показників діяльності підприємства на ринку ОСЦПВ

За інформацією AUTO-Consulting на початок 2016 року середня кількість автомобілів на 1000 жителів України вперше перевищила показник 200 одиниць (202 авто). За підсумками 2017 року було продано 80 271 новий легковий автомобіль, що на 24,5% більше, ніж у минулому порівнювальному періоді [30]. Показники аварійності за 2017 р. погіршилися, ніж за аналогічний період 2016 року.

Перш ніж перейти до оцінки на підприємстві доцільним вбачаємо проаналізувати стан страхових компаній та охарактеризувати ринок автоцивілки за 2017 р.

Аналіз результатів діяльності засвідчує динамічне зростання вітчизняного ринку ОСЦПВ. Обсяг цього сегмента із 2004 р. зріс майже у 8 разів: якщо у 2004 р. було укладено 1 млн. договорів, то у 2017 р. – більше 8 млн.

Станом на 01.01.2017 р. страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів в Україні займалося 166 страхових компаній, із них 9 є повними членами Моторно (транспортного) страхового бюро України (МТСБУ), а 157 – асоційованими [33].

Аналіз даних за 2017 р. в галузі ОСЦПВ показав, що обсяги страхових платежів за цим видом страхування збільшилися на 9,7% з 3,41 млрд. грн до 3,74 млрд. грн. Таке збільшення надходжень страхових премій зумовлене введенням підвищених коефіцієнтів більшістю страхових компаній із-за різкого зростання вартості імпортованих запчастин для відновлення автомобілів.

Щодо обсягу страхових виплат за договорами ОСЦПВ спостерігається

також зростання на 34,3% з 1,41 млрд. грн. до 1,89 млн. грн. Підвищення темпів зростання страхових виплат викликано збільшенням автопарку. Незважаючи на нестабільну економічну ситуацію в країні, зростає кількість нових автомобілів. Ще однією причиною збільшення виплат стало зростання кількості звернень до страховиків та суттєве збільшення середньої суми відшкодованих збитків. За статистикою загальна кількість договорів, що розпочали дію в період січень-грудень 2017 року становить 7 млн. од., що на 5.1 % більше аналогічного періоду 2016 року.

АХА Страхування – одна із провідних компаній на українському ринку член міжнаціональної Групи АХА, Франція. Страховий бренд знаходиться у топі страхових компаній в світі. В рейтингу страхових компаній по обов'язковому страхуванні відповідальності власників наземних транспортних засобів за 2017 р. «АХА Страхування» займає 8 місце. За 2017 р. страхові премії сягнули 143,2 млн. грн., страхові виплати становила 101 млн. грн., при цьому рівень виплат – 70,55. Даний показник рівня виплат є одним із найвищих серед представлених страхових компаній. (табл. 2.1.) Рівень страхових виплат є показником, що впливає на довіру споживачів до страхових продуктів, які пропонуються на ринку. За еталон цього показника часто приймають середнє значення рівня виплат для Великої Британії (67 %) як історично країни з високорозвиненим страховим ринком та стандартами [25, с. 156].

Таблиця 2.1

**Основні показники ТОП-10-ти страховиків на ринку ОСЦПВ, 2017 р.**

№	Страхова компанія	Премії, тис.грн.	Виплати, тис.грн.	Рівень виплат, %
1	2	3	4	5
1	ОРАНТА	339 864,10	132 187,20	38,89
2	ТАС СГ	290 335,70	128 284,20	44,18
3	ПРОВІДНА	268 018,60	157 636,30	58,82
4	UPSK	189 581,10	81 425,70	42,95
5	КНЯЖА	188 620,10	112 105,00	59,43
6	PZU УКРАЇНА	171 777,00	109 239,60	63,59



Продовження табл. 2.1

1	2	3	4	5
7	УНІКА	162 468,60	106 099,50	65,3
8	АХА СТРАХУВАННЯ	143 186,00	101 024,00	70,55
9	ДОМІНАНТА СО	142 059,80	57 755,90	40,66
10	ВУСО	120 277,20	56 562,10	47,03

Джерело:[34], [37]

В МТСБУ АХА Страхування виступила лідером змін в прямому врегулюванні, запуску електронного європротоколу і електронного полісу. В портфелі страхової компанії питома вага ОСЦПВ займає лише 8,53%. Питома вага «АХА Страхування» на ринку обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності за 12 місяців 2017 року (рис.2.1).

Питома вага страхових премій ОСЦПВ, 2017 р.

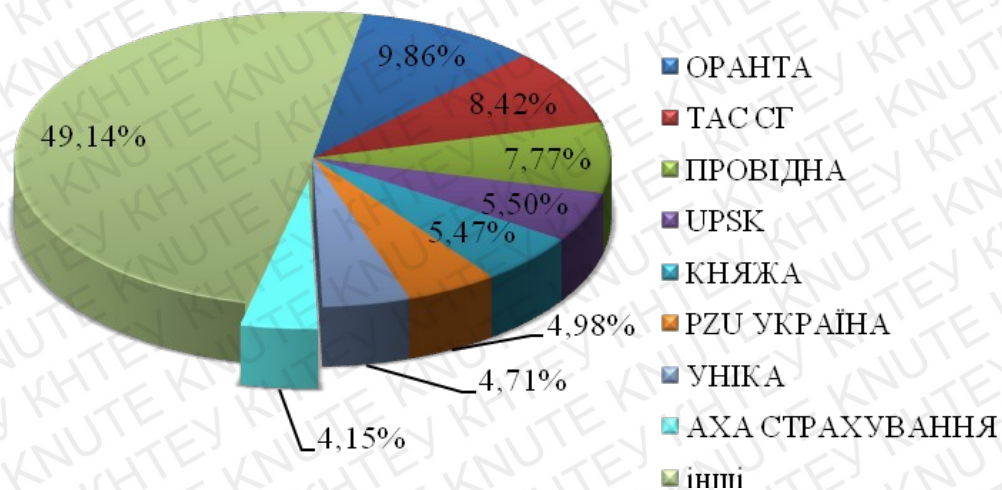


Рис. 2.1 Частка «АХА Страхування» на ринку ОСЦПВ, 2017 р.

Джерело: розраховано автором за даними [29]

Скорочення портфеля було стратегічним кроком, що починаючи з 2016 року призвело до підвищення ціни. Наразі і інші компанії вносять корективи в тарифну сітку та скорочують свою присутність на даному сегменті ринку. Для компанії, яка підлягає аналізу, це дозволило по-перше, не втратити прибутковість, по-друге, запуснути нові продукти і систему мотивації. Незважаючи на скорочення портфеля, «АХА Страхування» протягом



досліджуваних 5 років входила в 10-ку лідерів, про що свідчать її основні показники. (табл. 2.2).

Таблиця 2.2

### Страхові премії, виплати та рівень виплат «АХА Страхування»

Показники	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.
Страхові премії, тис. грн.	100200	91831	107 518,00	139 133	143 186,00
Виплати, тис. грн.	58871	53402	46 964,00	71 945	101 024,00
Рівень виплат, %	58,8	58,2	43,68	51,7	70,55

Джерело: 30

Так, з табл. 2.2 та рис. 2.2 зрозуміло, що за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів премії зростали протягом 2015–2017 рр. з 107 млн. грн у 2015 р. до 143 млн. грн – у 2017 р., тобто більше ніж на 30%. У 2013-2014 р. страхові мали від'ємний темп приросту.



Рис.2.2 Страхові премії 2013-2017 рр, тис.грн.

Джерело: розраховано автором за даними [30]

Дещо інша ситуація із страховими виплатами, які у 2015 р. становили 46964 тис. грн, таким чином досягли свого мінімуму за досліджуваний період.

У 2016 р. зросли до 71945 тис. грн, і у 2017 р. збільшилися на 40,4% до 101024 млн. грн (рис. 2.3).



Рис. 2.3 Страхові виплати «АХА Страхування» 2013-2017 рр., тис.грн.

Джерело:[30]

Одним із показників, який може характеризувати стан розвитку страхового ринку в країні та фінансову стійкість страховиків, є рівень страхових виплат, який забезпечує довіру до страхових компаній з боку споживачів. Аналіз статистичних даних показує, що за останні роки динаміка даного показника в «АХА Страхування» є позитивною. Особливо, про це свідчить те, що у 2017 році цей показник досягнув рівня 70,55%. У світовій практиці ситуація на страховому ринку вважається незадовільною, якщо рівень виплат нижчий ніж 70 відсотків. Така ситуація спостерігалася протягом 2013-2016 рр. (рис. 2.4) у «АХА Страхування». Якщо взяти до уваги ситуацію на національному ринку, то вона засвідчує про розвиток негативних тенденцій на досліджуваному сегменті страхового ринку.





Рис. 2.4 Рівень страхових виплат 2013-2017 рр.

Джерело: [30]

Однією із причин стабільно низького рівня страхового відшкодування з обов'язкових видів страхування є неадекватне державне регулювання. До можливих причин, які можуть впливати на рівень страхових виплат, можна зарахувати такі чинники:

- 1) ціновий;
- 2) кількісний;
- 3) юридичний;
- 4) кон'юктурний.

Ціновий чинник пов'язаний з інфляційними тенденціями та зміною страхових тарифів. Якщо розглядати показник рівня страхових виплат за кілька років, то вплив цього чинника нівелюється, оскільки він спричиняє не тільки підвищення величини страхових премій, але й підвищення оцінки об'єктів страхування, а отже, і страхових виплат. Можливий лише лаг у часі, що може спричинити зміну показника за один рік порівняно з попереднім, але не впливатиме на середній показник за кілька років.

Кількісний чинник пов'язаний з кількістю страхових випадків, які можуть змінюватися з року в рік, наприклад, у зв'язку зі стихійними лихами чи з інших обставин. На низький рівень страхових виплат в Україні переважно впливають тільки юридичний та кон'юктурний чинники.



Юридичний чинник пов'язаний з численними відмовами страхових компаній у виплаті страхових відшкодувань через формальні причини.

Під кон'юнктурним чинником слід розуміти структуру страхових виплат і платежів за видами страхування, а також рівень виплат за окремими страховими компаніями, що є учасниками страхового ринку [27, с.157].

Проведемо аналіз залежності рівня страхових виплат від ризику. Страховий ризик – це термін, що має чотири смислові значення:

1. Ймовірність нанесення збитку від страхового випадку, обчислена математично, ця ймовірність є основою для побудови страхових тарифів.
2. Конкретний страховий випадок, тобто певна небезпека, від якої проводиться страхування. У такому розумінні перелік страхових ризиків становить об'єкт страхової відповідальності.
3. Частина вартості майна, неохпленого страхуванням та залишеного тим самим на ризик страхувальника.
4. Конкретні об'єкти страхування з їх страхової оцінки і ступеня ймовірності нанесення шкоди [19].

У нашому випадку ризиком буде варіація відхилення рівня страхових виплат певного виду страхування від середнього рівня страхових виплат. Тобто, чим вищий ризик, тим збитки за цим видом страхування можуть перевищити середнє значення, тим вищу тарифну ставку встановлюють страхові компанії, тобто тим нижчим повинен бути рівень страхового відшкодування. Ризик  $i$ -го виду страхування визначаємо як варіацію рівня страхових виплат цього виду страхування:

$$R_i = \frac{\sigma_i}{\bar{D}_i} * 100\% \quad R_i = \frac{\sigma_i}{\bar{D}_i} * 100\%$$

(1)

де середньоквадратичне відхилення  $i$ -го виду страхування:

$$\sigma_i = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n (D_i^j - \bar{D}_i)^2}{n}} \quad \sigma_i = \sqrt{\frac{\sum_{j=1}^n (D_i^j - \bar{D}_i)^2}{n}}, \quad (2)$$

де  $n$  – кількість років, за які проводилось дослідження.

Середнє значення рівня страхових виплат  $i$ -го виду страхування:

$$\bar{D}_i = \frac{\sum_{j=1}^n D_i^j}{n} \quad \bar{D}_i = \frac{\sum_{j=1}^n D_i^j}{n}, \quad (3)$$

де  $D_i^j$  – рівень страхових виплат  $i$ -го виду страхування у  $j$ -му періоді розраховуємо як

(4)

де  $P_i$  та  $D_i$  – відповідно значення страхових премій та страхових виплат за  $i$ -м видом страхування у  $j$ -му періоді.

Отже, розрахуємо середнє значення рівня страхових виплат за 2013-2017 рр. обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів СК «АХА Страхування» (табл. 2.3).

Таблиця 2.3

**Середнє значення страхових виплат, ризик (варіація) зміни рівня страхових виплат та частка у загальному обсязі ОСЦПВ**

Показники	ЦВВНТ З	Позначення
Середнє значення рівня страхових виплат за 2013–2017 рр.	56,57%	$\bar{D}_i \bar{D}_i$
Ризик (варіація) зміни рівня страхових виплат, %	0,91%	$R_i R_i$
Частка у загальному обсязі страхових виплат, %	5,24	$\gamma$



Високий рівень страхових виплат (порівняно з середніми показниками українського страхового ринку) характеризується високим ризиком, тобто високою варіацією рівня страхових виплат. Так, рівень виплат обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становить 56,57 %, а ризик (варіація) зміни рівня чистих страхових виплат за цим видом – 0,91 %. Існує пряма залежність між рівнем страхових виплат та ризиком, хоча за логікою повинна спостерігатись обернена залежність. Тобто можна стверджувати, що ця галузь досягла відповідного рівня розвитку, є конкурентною, а фінансові відносини, що породжуються при взаємодії є ефективними.

До ключових показників діяльності підприємства на ринку ОСЦПВ, які підлягають дослідженню та порівнянню, належать:

1. Кількість укладених договорів.
2. Сума нарахованих страхових премій.
3. Кількість врегульованих вимог шляхом сплати страхового відшкодування
4. Сума сплаченого страхового відшкодування
5. Середній строк врегулювання вимог (за шкоду майну), врегульованих у строк до 365 днів
6. Частка вимог (за шкоду майну), врегульованих шляхом сплати страхового відшкодування до 90 днів від дати ДТП до дати останньої виплати в загальній кількості врегульованих вимог, %
7. Частка вимог (за шкоду майну), врегульованих шляхом сплати страхового відшкодування до 120 днів від дати ДТП до дати останньої виплати в загальній кількості врегульованих вимог, %
8. Кількість скарг від потерпілих та страхувальників на дії страховика, які надійшли до МТСБУ, од.
9. Співвідношення кількості скарг та загальної кількості врегульованих вимог шляхом сплати страхового відшкодування, % (дод.Г) .



Розглянемо дані показники та їх динаміку поквартально у розрізі 2017 року. Кількість укладених договорів з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів «АХА Страхування» у 2017 році становила 207772 од. У 2-му кварталі укладено найбільшу кількість договорів 64836 од., питома вага серед страхових компаній становила за даний період 3,07 %.

За останні 5 років кількість врегульованих вимог за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів становила в середньому 71% від кількості дорожньо-транспортних пригод в країні (рис.2.5). Спостерігається зростання із 60,2% у 2013 році до 74,98 % за період 2017 року [36].

Що стосується «АХА Страхування» за 2017 рік кількість врегульованих вимог шляхом сплати страхового відшкодування становила 7621 од. Питома вага серед всієї кількості врегульованих вимог страховиками-членами МТСБУ незначна та сягає 6,25%. Поквартальна динаміка показує, що перші два квартали відбувалося зростання, починаючи з третього кварталу кількість урегулювань пішла на спад. Можливі причини скорочення врегулювання вимог оптимізація внутрішніх бізнес-процесів, підвищення якості страхового сервісу.



Рис. 2.5 Кількість ДТП та кількість врегульованих за ОСЦПВ в Україні

Побудовано автором на даними: [33],[36]

Протягом першого кварталу 2017 року страховики врегулювали більше 2 тис. страхових звернень в результаті ДТП та виплатили потерпілим 29 млн. грн.; на кінець другого кварталу страхових звернень було врегульовано на 25 од. більше, ніж у першому виплати склали суму 33 млн. грн. У другому півріччі врегулювання скоротилось на 11,6% по кількості звернень, але виплати залишилися тотожні першому півріччю.

Рівень збитковості (співвідношення страхових виплат до страхових премій) продовжує зростати. За результатами першого кварталу 2017 року він склав 85,24% (за результатами третього кварталу 2017 року – 86,30%). Середній розмір страхової виплати склав 30,6 млн. грн. в той же час за даними аналогічного періоду середня виплата складала 36,7 млн. грн.

Середній строк врегулювання вимог за шкоду, заподіяну майну потерпілих склав 85 днів від дати ДТП за 2017 рік по всім страховим компаніям. При цьому у 18 страхових компаній з 53 страховиків, що входять до складу МТСБУ показник «Якість врегулювання збитків» знизився. А у 23 страхових компаній середній строк врегулювання складає більше 100 днів від дати ДТП (за результатами четвертого кварталу 2017 року таких компаній було лише 18). Однією з причин скорочення швидкості врегулювання є популяризація серед водіїв врегулювання за допомогою «Європротоколу», в тому числі електронного «Європротоколу». При такому способі врегулювання у потерпілого не виникає необхідність звертатись до поліції чи отримувати рішення суду про визнання вини, що суттєво скорочує строк врегулювання. За результатами 2017 року кожне четверте звернення до страховиків за відшкодуванням за договорами ОСЦПВ було оформлене за допомогою «Європротоколу». Середній строк врегулювання вимог за шкоду, заподіяну майну потерпілих по страховій компанії «АХА Страхування» за 2017 рік склав 92 дні. На статистику значно вплинув період першого кварталу, де даний показник становив 139 днів. Найменше значення було досягнуто в четвертому кварталі – «Є69 днів. Однією з причин скорочення швидкості врегулювання є популяризація серед водіїв врегулювання за допомогою «Європротоколу», в



тому числі електронного «Європротоколу». При такому способі врегулювання у потерпілого не виникає необхідність звертатись до поліції чи отримувати рішення суду про визнання вини, що суттєво скорочує строк врегулювання. За результатами 2017 року кожне четверте звернення до страховиків за відшкодуванням за договорами ОСЦПВ було оформлене за допомогою «Європротоколу».

Також, варто зазначити, що частка вимог (за шкоду майну), врегульованих шляхом сплати страхового відшкодування до 90 днів від дати ДТП до дати останньої виплати в загальній кількості врегульованих вимог перевищує 60 %. Частка вимог (за шкоду майну), врегульованих шляхом сплати страхового відшкодування до 120 днів від дати ДТП до дати останньої виплати в загальній кількості врегульованих вимог в середньому за 2017 рік становила 78,5% (рис. 2.6).

У четвертому кварталі 2017 року МТСБУ отримано 399 скарг від страхувальників на дії страховиків. При цьому 38% усіх скарг (152 скарги) стосувались дій страхової компанії «Домінанта». Також найгірші показники за кількістю та питомою вагою скарг у СК «Київ Ре» - 18 скарг (11,7% загальної кількості врегульованих компанією вимог), СК «Альфа-Гарант» - 19 скарг (2,23%), СК «Юнівес» - 25 скарг (2,46%), СК «Київський страховий дім» - 18 скарг (11,7%). Що стосується досліджуваної компанії, то це лише 13 скарг за 2017 рік, а у четвертому кварталі було 7 скарг від потерпілих та страхувальників на дії страховика, які надійшли до МТСБУ.





*Рис. 2.6 Частка вимог (за шкоду майну), врегульованих шляхом сплати страхового відшкодування до 90 та 120 днів, %*

*Побудовано автором за даними [33]*

Отже, аналіз даних за 2017 рік «АХА Страхування» в галузі ОСЦПВ показав, що обсяги страхових платежів за цим видом страхування збільшилися на 2,91% з 139 млн. грн до 143 млн. грн. Таке збільшення надходжень страхових премій зумовлене введенням підвищених коефіцієнтів більшістю страхових компаній із-за різкого зростання вартості імпортованих запчастин для відновлення автомобілів. Щодо обсягу страхових виплат за договорами ОСЦПВ спостерігається також зростання на 40,4 % з 72 млн. грн. до 101 млн. грн. Підвищення темпів зростання страхових виплат викликано збільшенням автопарку. Незважаючи на нестабільну економічну ситуацію в країні, зростає кількість нових автомобілів. Ще однією причиною збільшення виплат стало зростання кількості звернень до страховиків та суттєве збільшення середньої суми відшкодованих збитків. За статистикою загальна кількість договорів, що розпочали дію в період 2017 року становить більше 300 тис. од., що на 5,09% більше аналогічного періоду 2016 року.

## **2.2. Оцінка необхідності додаткового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів**

Добровільне страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (Добровільна «Автоцивілка») – це механізм захисту, який забезпечує відшкодування шкоди, заподіяної потерпілим в результаті ДТП третім особам, у випадку, якщо сума збитку перевищує ліміт відповідальності за полісом обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів [38].

Добровільне страхування цивільно-правової відповідальності служить доповненням до ОСЦПВ. Цей вид страхування за своєю економічною суттю практично не відрізняється від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності: той самий об'єкт страхування, ті ж ризики, той самий страховий випадок. Різниця полягає в тому, що ОСЦПВ - обов'язковий вид страхування, а ДСЦПВ – добровільний. Автовласник сам вирішує придбати чи ні добровільне страхування.

Головна мета ДСЦПВ – захистити майнові інтереси автовласника на той випадок, якщо розмір страхового покриття за полісом ОСЦПВ виявиться недостатнім для відшкодування всього заподіяної потерпілому шкоди.

Добровільне страхування цивільної відповідальності автовласників (ДСЦПВ) – страхування цивільної відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та / або майну третіх осіб внаслідок ДТП за участю зазначеного в договорі страхування транспортного засобу. На страхування приймаються виключно ті транспортні засоби, у відношенні яких діє договір ОСЦПВВНТЗ. Тобто, ДСЦПВ виступає комплектарним (приєднаним) видом страхування для ОСЦПВ. Об'єкти, суб'єкти та ризики за ДСЦПВ повністю відповідають ОСЦПВ. Договори даного типу заключають з метою підвищення страхової суми зі страхування цивільної відповідальності [36, с. 16].

Договір добровільного страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів має сенс укладати з двох основних причин:

- страхових сум, встановлених за полісом ОСЦПВ, може виявитися недостатньо для відшкодування шкоди, заподіяної з вини власника



транспортного засобу;

- в рамках ОСАГО страхове відшкодування виплачується потерпілому з урахуванням зносу постраждалого майна. Добровільне страхування відповідальності дозволяє укласти договір, який передбачає виплату страхового відшкодування без урахування зносу постраждалого майна.

ДСЦПВ зазвичай укладаються при одночасному укладенні договору в тій же страховій організації по ОСЦПВ або по КАСКО при наявності поліса ОСЦПВ іншого страховика.

Отже, при всій схожості ДСЦПВ і ОСЦПВ мають відмінності, зумовлені добровільним характером першого.

1. Відсутні єдині тарифи: кожна страхова компанія встановлює свої, індивідуальні тарифи.

2. Кожен страховик має право сам визначати фіксовані значення страхових сум. Одні страховики затвердили для себе стандартні страхові суми в певному розмірі. Інші пропонують страхувальнику самостійно прийняти рішення про величину страхової суми, після чого розраховують відповідний тариф.

3. Умови страхування в частині прийнятих на страхування ТЗ, винятків з страхового покриття, термінів виплати страхового відшкодування, порядку укладення та дострокового припинення договору, прав і обов'язків сторін і інші умови індивідуальні у кожного страховика.

4. Договір ДСЦПВ не є публічним, і страховик має право відмовити в укладенні договору звернувся до нього клієнта [39].

Важливим є та обставина, що поліс ДСЦПВ не може замінити поліс ОСЦПВ. Іншими словами, укладаючи договір ДСЦПВ, автовласник не знімає з себе обов'язки придбання поліса ОСЦПВ. Досліджувана страхова компанія зазначає переваги укладання полісу добровільного страхування, які ілюстровані на рис. 2.7.

ДСЦПВ - добровільне страхування автоцивільної відповідальності - оптимальне рішення для ситуацій з великими збитками. За цілком прийнятну

ціну страхувальник може в кілька разів збільшити суму на компенсацію всіх витрат, якщо він став винуватцем ДТП [37].

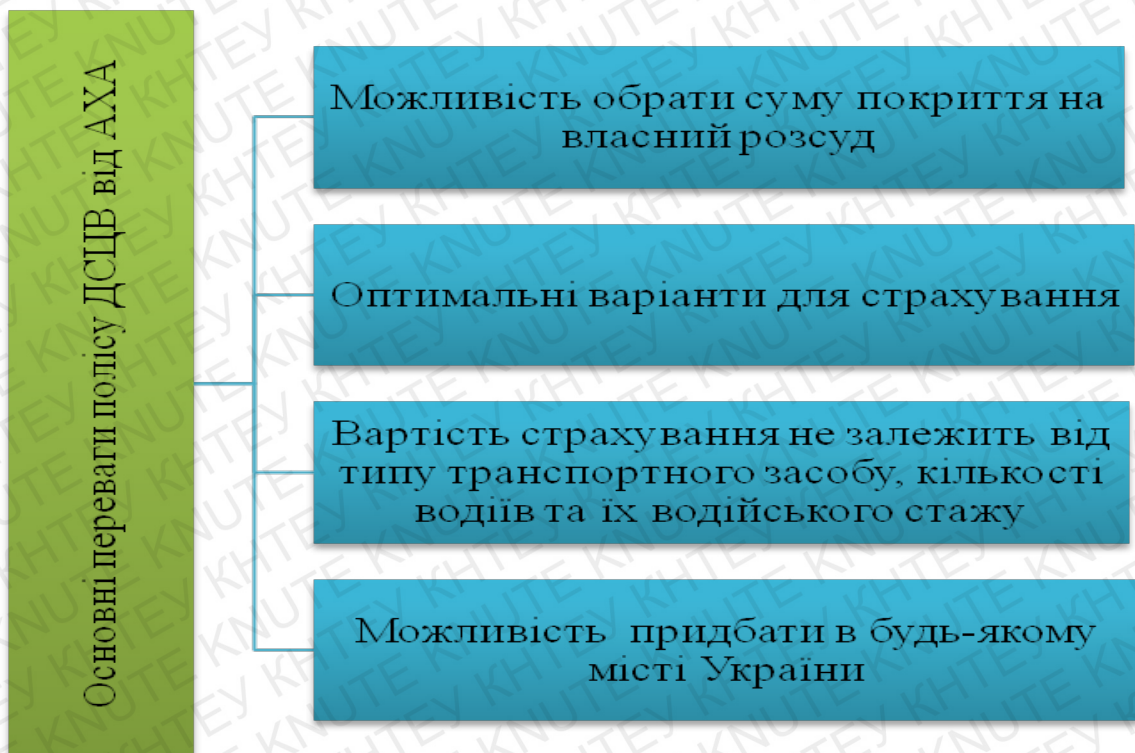


Рис. 2.7 Переваги полісу ДСЦПВ

Джерело:[40]

Предметом даного договору є цивільна відповідальність власника транспортного засобу за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та / або майну третіх осіб внаслідок дорожньо-транспортної пригоди за участю зазначеного в договорі страхування транспортного засобу (дод.Д).

Страхове відшкодування за договором ДСЦПВ виплачується в межах страхової суми як за шкоду, завдану життю і здоров'ю, так і за збитки, завдані майну третіх осіб, в залежності від характеру завданих збитків.

Поліс розширює страхову суму автоцивілки і покриває витрати які вона не змогла відшкодувати. Розмір додаткового покриття визначає сам клієнт. Клієнту надається можливість вибору ліміту грошових коштів.

За статистикою поліс ДСЦПВ - найприбутковіший страховий бізнес. Тому що дуже мало виплат здійснюють страхові компанії. Дуже мала ймовірність того, що в місті водій може сильно зіпсувати зовнішній вигляд



якої- небудь дорогої машини, це в основному або подряпини, або розбиті фари. Тому дуже часто представники страхових компаній переконують своїх клієнтів купити цей поліс. Мінус ДСЦВ в тому, що він не страхує водія через якого сталося ДТП, також він не страхує пасажирів які перебували в машині винуватця [41].

При настанні страхового випадку спочатку в дію вступає поліс обов'язкового страхування. Якщо цієї суми не вистачає для відшкодування заподіяного збитку, відсутня сума виплачується за договором добровільного страхування автоцивільної відповідальності.

Проблема в тому, що в законодавстві немає чітко прописаного механізму врегулювання збитків з добровільного страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів. Тому компанії дозволяють собі значно затягувати строки виплат. Складність в тому, що виплату можна отримати лише в тому випадку, якщо вина страхувальника доведена в суді, а це, як відомо, процес не швидкий.

Щоб мінімізувати ризики відмов, варто пам'ятати, що аварія обов'язково повинна бути зареєстрована, а розмір збитків або шкоди, заподіяної здоров'ю, - підтверджений експертизою (страхової компанії, з СТО, або лікарської).

У процентному вираженні тариф на добровільну «автоцивілку» становить від 0,1% до 0,5% страхової суми за рік.

Аналіз ринку добровільного страхування цивільної відповідальності власників ТЗ доцільно почати з аналізу загальної ситуації на ринку. Динаміка валових страхових премій ДСЦПВ наведена в таблиці 2.3 [34] Згідно за даними таблиці, за досліджуваний період, обсяг валових страхових премій зі даного виду автотранспортного страхування збільшився на 149 %.

Для того, щоб розглянути повну динаміку показників ДСЦПВ, необхідно звернути увагу на валові страхові виплати, які також наведені у табл. 2.4 За досліджуваний період частка валових страхових виплат збільшилась на 199 %

*Таблиця 2.4*

**Динаміка валових страхових премій та виплат за договорами  
автотранспортного страхування за 2010-2016 рр., млн. грн.**

Вид страхування	2013 р.	2014 р.	2015 р.	2016 р.	2017 р.	Відхилення 2017 до 2013 р., %
<b>Страхові премії</b>						
ДСЦПВ, млн. грн.	110	133,1	213,2	217,5	273,8	149%
<b>Страхові виплати</b>						
ДСЦПВ, млн. грн.	21,5	20	30,2	54,5	64,3	199%

Джерело: [34]

Структура валових страхових премій та виплат по договорам добровільного страхування цивільно-правової відповідальності страхування, за 2010-2016 рр., представлена на рисунку 2.8.

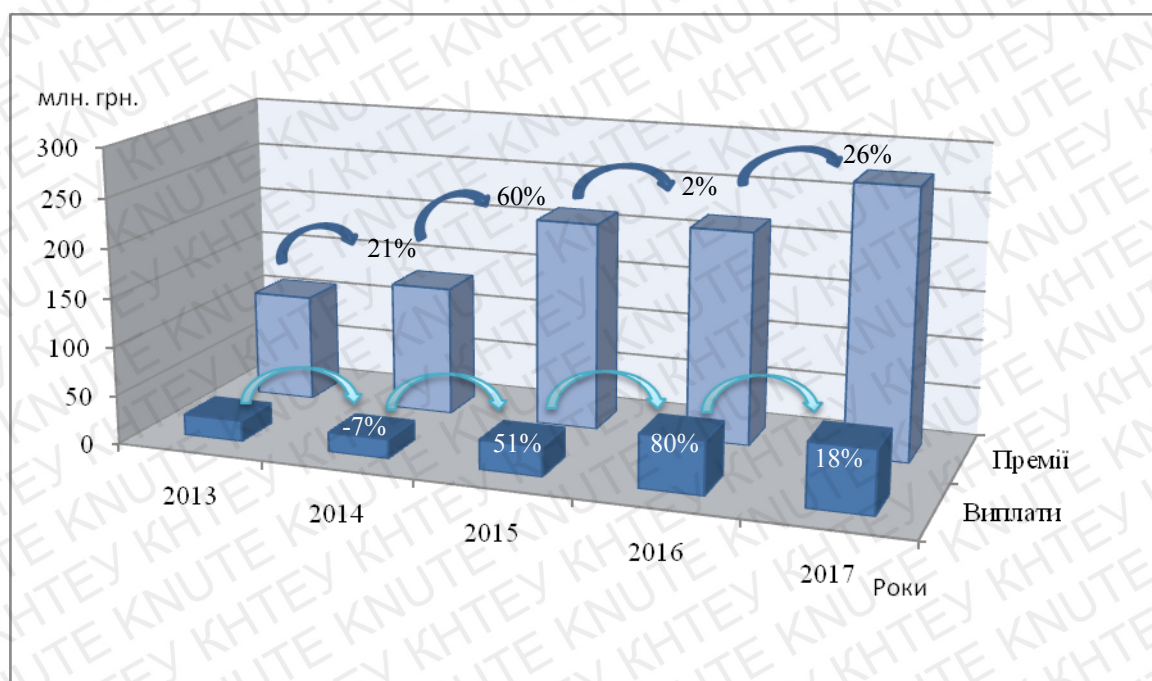


Рис.2.8 Динаміка страхових виплат та премій 2013-2017 рр.

Побудовано автором за даними: [34]

Надходження валових страхових премій за договорами добровільного страхування цивільно-правової відповідальності протягом досліджуваного періоду має позитивну динаміку. У 2015 році спостерігається найвище зростання на 60%.

За досліджуваний період валові страхові виплати збільшилась на 199 %.



Валові страхові виплати зі добровільного страхування відповідальності наземних транспортних засобів зросли на 18 % у 2017 році. В свою чергу, за досліджуваний період, валові виплати по ДСЦПВ мали від’ємне значення, відбулося скорочення на 7%. Збільшення у динаміці ДСЦПВ на 80% відбулося у 2016 році, найвищий показник за досліджуваний період.

Автотранспортне страхування тісно пов’язане з розвитком економіки країни, очікування загальних проблем переноситься і на страховий ринок. Саме тому, сьогодні, ДСЦПВ не дуже користується попитом.

За підсумками 2017 року 75% ринку добровільного страхування цивільно-правової відповідальності власників ТЗ складають 10 страховиків по сплаченим страховим преміям та 62% по страховим виплатам. Серед них СК «АХА Страхування» займає 5 позицію у рейтингу (табл.2.5).

Таблиця 2.5

## ТОП10 на ринку ДСЦПВ за 2017 рік

	Страхова компанія	Сума страхових платежів, тис.грн.	Питома вага виду в портфелі СК, %	Приріст страхових премій, %	Сума страхових виплат, тис.грн	Рівень виплат, %
1	Перша	47847	11,12	35,99	8965	18,74
2	Мегаполіс СК	26939	15,78	133,68	1211	4,5
3	ТАС	25676,2	2,51	52,14	3564,7	13,88
4	PZU Україна	25186,2	1,96	29,81	10103,5	40,12
5	АХА Страхування	19504	1,16	5,59	5623	28,83
6	Кремень	13391,6	0,35	586,82	0	0
7	УНІКА	13258,2	0,78	53,02	4047,3	30,53
8	Інго Україна	12753,7	1,2	15,1	2931,4	22,98
9	Українська страхова група	12113,2	1,48	22,38	3037,1	25,07
10	УТІСО	9129	3,42	312,24	611,3	66,94
	Всього	205798,1			40094,3	

Джерело: [30]

При страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ДСЦПВ) обсяг страхових премій становив – 19,5 млн. грн, відповідно питома вага даного виду автотранспортного страхування

складає лише 1,16%. За 2017 рік приріст страхових премій не перевищив 6% порівняно з аналогічним періодом 2016 року.

При добровільному страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів обсяг страхових виплат становив – 5,6 млн. грн., а рівень виплат за даний період майже 29 %. Зокрема, оптимальним є рівень виплат по КАСКО в межах 40-60%, під час кризи він може наблизитися до 70-80%.

Компанії, що виплачують надмірно багато, що перевищує 90% - це може бути свідченням того, що СК «позичає» у майбутніх клієнтів і ризикує збанкрутувати. Мізерний рівень виплат (10-20%) при великій частці страхування авто в портфелі говорить про те, що страховик, економить на клієнтах. Середній рівень виплат при добровільному страхуванні цивільно-правової відповідальності за 2017 рік коливається 25-35%

Для аналізу страхової компанії на ринку ДСЦПВ, в першу чергу, необхідно звернути увагу на динаміку основних показників СК «АХА Страхування», які наведені у таблиці 2.6.

Таблиця 2.6

**Динаміка основних показників роботи «СК «АХА Страхування» за 2015-2017 рр., тис. грн.**

Показники	2015 р.	Відхилення 2016 р. до 2015 р.		2016 р.	Відхилення 2017 р. до 2016 р.		2017 р.
		+,-	%		+,-	%	
<b>Страхові премії</b>	12 414	6 058	49%	18 472	1 032	6%	19 504
<b>Питома вага даного виду в портфелі, %</b>	1,14			1,32			1,61
<b>Страхові виплати</b>	1 515	4 542	300%	6 057	-434	-7%	5 623
<b>Рівень виплат, %</b>	12,12	21		32,79	-4		28,83

Джерело: [30]



Аналізуючи дані таблиці 2.5 та рис. 2.9 відмітимо, що в порівнянні з 2015 роком у 2017 році страхові премії збільшилися на 57%, а ось страхові виплати перевищили 200 %. Відповідне становище, призвело до збільшення величини рівня виплат на 16,7 в.п.

У 2017 році спостерігалось поглиблення кризових явищ. Компанії в останньому кварталі 2016 року скорочували персонал, рішуче урізали бюджети, економили. Це повинно було припинити наростаючі збитки, накопичені в області автострашування. Найбільш серйозними загрозами 2017 року були зниження споживчого попиту, скорочення бюджетів витрат на страхування та інше. Страховикам важливо бути готовими до серйозних випробувань, змінюватися, проводити серйозні зміни в системі самоорганізації, оцінки каналів продажів і ефективності співробітників, а також підвищувати якість обслуговування. Саме тому, ми спостерігаємо скорочення виплат на 7% у 2017 році порівняно з 2016 р. та скорочення рівня виплат на 4 в.п.

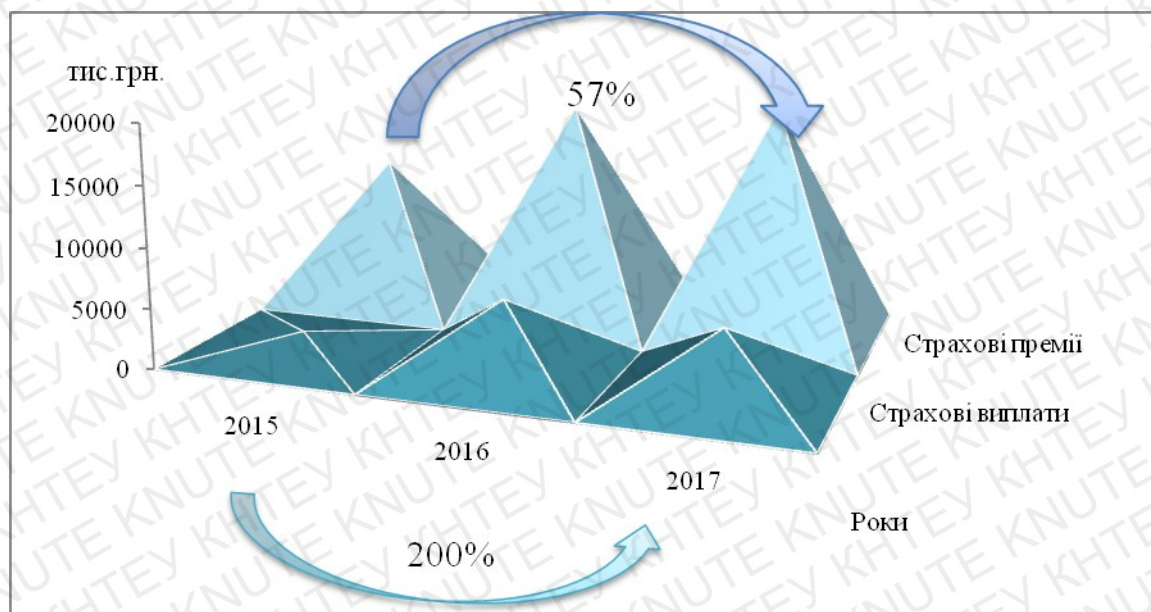


Рис.2.9 Страхові премії та виплати АХА Страхування 2015-2017рр.

Побудовано автором за даними: [30]

Питома вага добровільного страхування цивільно-правової відповідальності хоч і зростала протягом досліджуваного періоду, проте не досягла навіть 2%.

Отже, необхідність ДСЦПВ зумовлена можливістю захистити майнові інтереси автовласника на той випадок, якщо розмір страхового покриття за полісом ОСЦПВ виявиться недостатнім для відшкодування всього заподіяної потерпілому шкоди. Крім того, на розвиток автотранспортного страхування в Україні суттєво впливають економічні фактори. Так, уповільнення темпів зростання автострахування (особливо ДСЦПВ) значним чином було зумовлене зниженням обсягів автокредитування, яке спостерігалось на вітчизняному ринку. В таких умовах на ринку автотранспортного страхування додатково зросла конкуренція у сфері залучення клієнтів, яка проявляється через небезпечний для ринку, страховиків і страхувальників демпінг.



## РОЗДІЛ 3

### ОБҐРУНТУВАННЯ ПРОПОЗИЦІЙ ЩОДО ВДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ СТРАХУВАННЯ ЦИВІЛЬНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ АВТОТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ В АТ «СК «АХА СТРАХУВАННЯ»

#### 3.1. Шляхи розширення кола учасників та вдосконалення системи «прямого врегулювання збитків»

Розвиток ринку страхових послуг неможливий без зміни профільного законодавства. Ринку необхідний новий закон «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Ринок страхування в Україні не повинен виживати в режимі боротьби, вирішення проблем подолання перешкод і застарілих бізнес-процесів, до яких змушує відсутність сучасної версії профільного закону. Закон про ОСЦПВ прийнятий більше 10 років тому, і він не відповідає реаліям розвитку ринку. Ухвалення нового закону дозволить, нарешті, вирішити ситуацію з виплатами по боргах неплатоспроможних страховиків і зробити обов'язковим пряме врегулювання. Добровільний проект «Пряме врегулювання» доводить свою ефективність. Однією з головних проблем залишається розширення кола учасників.

Пряме врегулювання збитків (ПВЗ) - виконання страховиком, який застрахував цивільно-правову відповідальність потерпілого, обов'язків страховика, який застрахував цивільно-правову відповідальність відповідальної особи за скоєння дорожньо-транспортної пригоди, у частині відшкодування шкоди, пов'язаної з пошкодженням або фізичним знищенням транспортного засобу потерпілого рис. 3.1[32].

Сьогодні в проекті прямого врегулювання бере участь 18 страховиків: «АХА Страхування», «Арсенал Страхування», «PZU Україна», «ВУСО», «АСКА», «Оранта», «Універсальна», «УНІКА», «ПРОСТО-страхування», «Провідна», «ІНГО Україна», «Міжнародна страхова компанія», «Країна»,

«КРЕДО», «АСКО-Донбас Північний», «Колоннейд Україна», «Брокбізнес». Потенціал системи прямого врегулювання не вище 30%, оскільки страховки не спішать долучатися. Добровільно в проект з грудня 2016 року вступила всього одна компанія – з 1 лютого 2017 р. до проекту підключився «Європейський страховий альянс» [33].



*Рис. 3.1 Стандартна схема врегулювання збитків за ОСЦПВВНТЗ*

*Побудовано автором за даними: [29]*

Суть прямого врегулювання – врегулювання страхових випадків по відношенню до збитків, нанесених власнику полісу ОСЦПВ як потерпілому тим страховиком, що уклав договір страхування його ж відповідальності. Тобто, на відміну від стандартного процесу (рис. 3) для українського страхового ринку, власник полісу ОСЦПВ як потерпілий звертається до «своїї» страхової компанії, який продав йому цю послугу. Страховик же, в свою чергу, отримує компенсацію від страховика відповідальності винуватця в настанні події.

Для прямого врегулювання обов'язкові три критерії:

1. Два автомобіля або більше, які беруть участь в ДТП;
2. Пошкодження лише майна;
3. Водії мають поліси ОСЦПВ [30].



Лише за наявності цих умов постраждалій стороні виплатять компенсацію за заподіяне ушкодження. Кліринговий центр, дозволить страховій компанії потерпілого, отримати суму збитку від страхової компанії винуватця, після чого, сума збитку, вся або частково, виплачується постраждалій стороні ДТП.

Інновація для України – є сталою практикою, яка працює в більшості країн світу, де пряме врегулювання збитків функціонує на підставі добровільної угоди між страховими компаніями. Вперше запроваджено пряме врегулювання збитків було у Франції. В Італії ж нововведення з 2007 року (табл. 2). А от в Німеччині альтернативою прямого врегулювання є спрощена схема оформлення ДТП: поліція приїжджає тільки при наявності постраждалих, постраждала особа отримує страхове відшкодування в найкоротші терміни, а лише потім страховики встановлюють ступінь вини у ДТП [33].

Таблиця 3.1

**Дані щодо запровадження системи ПВЗ у країнах Європи**

Країна	Франція	Бельгія	Італія	Іспанія	Греція	Росія	Польща
<b>Рік впровадження</b>	1968	1972	1978-2007	1982	2000	2009	2015
<b>Тип системи</b>	Добровільна	Добровільна	Добровільна	Добровільна	Добровільна	Обов'язкова	Добровільна
<b>Тип збитків</b>	Майно+лімітовано здоров'я	Майно+лімітовано здоров'я	Майно+лімітовано здоров'я	Майно+лімітовано здоров'я	Майно+лімітовано здоров'я	Майно	Майно
<b>% збитків, що підпадає підсистему ПВЗ</b>	75%	70%	80%	85%	55%	60%	90%

Джерело: [33]

На багатьох ринках до впровадження прямого врегулювання були одні й ті ж передумови, що ними можна охарактеризувати й сучасний український страховий ринок:

- невисокий рівень довіри споживачів до страхових компаній, викликаний не орієнтованою на споживача системою функціонування ринку.

- необхідність використання якості власного сервісу як основної конкурентної переваги на протипагу поширенню цінової конкуренції.
- гостра необхідність, задля досягнення прибуткової діяльності, спрощення та здешевлення процесу врегулювання збитків.
- необхідність використання кожного контакту зі споживачем для крос-продаж інших, більш прибуткових, продуктів – необхідність стабілізації клієнтських баз.

Український ринок страхування може отримати наступні переваги від повного впровадження прямого врегулювання: загальне скорочення видатків страховиків; спрощення та здешевлення процедури регресних відносин між страховиками; зменшення кількості судових позовів.

За перші майже півтора роки роботи системи прямого врегулювання збитків (грудень 2016-квітень 2018) в рамках ПВЗ було врегульовано 11 655 страхових випадків, сума страхових виплат склала майже 185,03 млн. грн. За той же період загальна кількість вимог, врегульованих цими страховиками (за ДТП, що сталися після 01.12.2016) склала 63 755 од., загальна сума виплат за такими вимогами – 995,81 млн. грн.

Таким чином, частка вимог, врегульованих за системою ПВЗ, за кількістю та сумою становить понад 15%, тобто майже кожен шостий страховий випадок врегулюється в рамках системи.

Треба відзначити, що показники середньої виплати за звичайною системою та за системою ПВЗ відрізняються несуттєво (відхилення 1,6%): середня виплата за звичайною системою – 15 620 грн., за ПВЗ – 15 875 грн. Це свідчить про те, що певні побоювання щодо того, що при врегулюванні збитків «своїм» клієнтам страховики можуть завищувати розмір страхового відшкодування, виявились безпідставними.

Середній строк врегулювання (показники за січень-квітень 2018 р. щодо збитків, за якими вимоги надійшли та були врегульовані у зазначений період):

- Всі страховики-члени МТСБУ – 71 день
- Компанії – не члени системи ПВЗ – 76 днів



- Компанії-члени ПВЗ (вимоги не за ПВЗ) – 66 днів
- Вимоги, врегульовані за системою ПВЗ компаніями-членами системи – 38 днів.

Крім того, жоден з страховиків-членів системи ПВЗ не має «червоного» індикатору оцінки у «світлофорі», який є одним з найдоступніших джерел інформації при виборі автовласником страховика з ОСЦПВ.

Досконалість прямого врегулювання в основному залежить від того, чи готові страховики надавати нові можливості своїм клієнтам та йти їм на зустріч. Перевага системи була підтверджена вже в перші місяці її впровадження, тому існує необхідність поширення такого порядку врегулювання на всі без винятку страхові компанії.

Для страхувальників впровадження прямого регулювання збитків надає наступні переваги:

1. Право вибору страховика «врегулювальника» страхової події. Тобто при купівлі поліса «автоцивілки» клієнт буде вмотивований у виборі страхової компанії, від рівня послуг якої буде залежати швидкість та повнота відшкодування збитків при настанні страхового випадку.
2. Скорочення термінів виплат. Планується скоротити період «від ДТП до отримання страхової виплати» удвічі. До впровадження прямого врегулювання вказаний період становив від 15 до 90 днів згідно законодавства.
3. Гарантування дотримання вказаних строків виплат. Чим швидше страховик здійснить виплату, тим швидше отримає відшкодування від страховика винуватця ДТП.
4. Визначення неплатоспроможних страховиків. Система прямого врегулювання вимагає підтримання залишку коштів у розмірі 50% від середньомісячної суми страхових виплат. Для пересічного громадянина інформування про участь тієї чи іншої страхової компанії у системі прямого врегулювання збитків автоматично вказуватиме на репутацію страховика на ринку.

5. Стимулювання страховиків до інвестування у якість послуг[30].

З метою забезпечення сталого розвитку ринку страхування цивільної відповідальності автовласників пропонуємо такі шляхи розширення кола учасників та вдосконалення системи прямого врегулювання:

1. Прийняття законодавчих документів щодо обов'язкового впровадження прямого врегулювання усіма членами МТСБУ;
2. Проведення конференції серед всіх учасників МТСБУ для виявлення факторів, які стримують запроваджувати систему прямого врегулювання;
3. Ввести варіант пасивного учасника системи прямого врегулювання для можливості побачити весь процес на практиці активного учасника (18 страхових компаній);
4. Інформування про фінансові показники та доповнення переліку статистичних показників діяльності страховиків, які вже ввели ПВ, новим показником «Середній строк врегулювання вимог (за шкоду майну), врегульованих за системою прямого врегулювання збитків».
5. Тимчасове призупинення використання системи «бонус-малус» і понижувальних коефіцієнтів;
6. Перехід до застосування фіксованих значень всіх коригуючих коефіцієнтів при розрахунку страхового платежу за договорами ОСАГО;
7. Введення єдиного реєстру страхових агентів, які мають право надавати посередницькі послуги з ОСАЦВ;
8. Створення системи швидкого реагування на погіршення фінансового стану страховика-члена МТСБУ для недопущення резонансних банкрутств на ринку ОСАЦВ;
9. Введення механізму прямого врегулювання збитку через зміни в бізнес-процесах

Порядок прямого врегулювання стає більш ліберальним. В тому числі, Рада з питань прямого врегулювання ухвалила зміни до Положення про пряме врегулювання, ввівши функцію арбітра в спорах між страховиками. Так, кожен зі страховиків призначається виконуючим обов'язки арбітра у спорах, що



виникають між страховиками строком на один місяць. Черговість арбітражу визначена шляхом жеребкування. У випадку неможливості врегулювання спору в рамках арбітражу, за страховиками зберігається можливість звернення до суду [33].

В умовах порядку проведення експертизи для оцінювання розміру збитків, що завдані в результаті ДТП, також є зміни. Таку оцінку може робити або незалежний оцінювач, або аварійний комісар самої страхової компанії. Про проведення оцінки страховик-врегулювальник попередньо повідомляє страховика, відповідального, здійснити відшкодування збитків. Якщо такий страховик не направив свого спеціаліста до участі в огляді авто, огляд проводиться за його відсутності.

Система прямого врегулювання з розрахунково-кліринговим центром дозволяє страховикам оптимізувати роботу з регресами. тому перехід до обов'язкового прямого врегулювання дозволить скоротити витрати на юридичний супровід всім страховим компаніям. МТСБУ також йде по шляху автоматизації багатьох бізнес-процесів. Створюється автоматизована система регламентних виплат від отримання заяви до виплати відшкодування. Клієнт має доступ до Бюро через кабінет потерпілого, де доступні всі документи по його справі.

Таке покрокове вдосконалення порядку прямого врегулювання, взаємодії між страховими компаніями в масштабах цієї системи показують готовність страховиків до зміни вектору в діяльності, відмови від звичайних процедур для зручності клієнта та встановлення необхідних взаємовідносин між страховиками.

Позитивними факторами для страховиків від введення прямого врегулювання є :

1. Збільшення/утримання клієнтської бази, оскільки за рахунок наявної можливості здійснювати виплати за страховими випадками «своїм» учасникам ДТП, страхові компанії одночасно підвищують лояльність клієнтів у відповідь за швидке врегулювання претензій.

2. Підвищення довіри як до страхування в цілому так і до ефективності страхування відповідальності власників автотранспортних засобів.

Найвагомішою проблемою динамічного розвитку ринку страхування відповідальності наземного транспортного засобу в Україні є низький рівень довіри до страхування в цілому, а також до ефективності надання страхових послуг за ОСЦВВНТЗ. Ймовірним варіантом подолання вищезгаданого питання є запровадження системи прямого врегулювання збитків обов'язкової для всіх страхових компаній, які надають послуги за даним видом страхування.

Повноцінне функціонування цієї інноваційної системи повинно забезпечити наступні переваги: скорочення та спрощення процедури врегулювання страхового випадку, гарантування термінів виплат, стимулювання до інвестування в якість страхових послуг, підвищення довіри до страхових компаній.

Отже, для страхових компаній система прямого врегулювання виступає шляхом підвищення лояльності своїх клієнтів, зниження адміністративних витрат і підвищення ефективності регресної діяльності. Позитивні результати роботи проекту доводять необхідність розширення практики прямого врегулювання на всі страхові компанії, що здійснюють ОСЦПВ.

Після впровадження прямого врегулювання збитків цілком логічно, що основним фактором вибору страхової компанії для страхувальника буде рівень сервісу замість системи скидок.

### **3.2. Обґрунтування необхідності впровадження інноваційних проектів («електронний поліс», «електронний Європротокол», технології blockchain)**

Інноваційний розвиток страхової діяльності в Україні є головною необхідною умовою для підвищення конкурентоспроможності вітчизняних страхових компаній. Складність управління інноваційними процесами в страховій діяльності пов'язана з недостатнім розвитком інфраструктури вітчизняного страхового ринку, відсутністю довгострокових програм розвитку



страхової діяльності, обмеженістю механізму інвестування страхових резервів, відсутністю кваліфікованих кадрів в інноваційній сфері, низькою страховою культурою населення та негативними очікуваннями щодо економічного розвитку країни в цілому.

На сучасному етапі розвитку страхового ринку спостерігається активний розвиток програмних комплексів для управління бек- та фронт-офісними задачами страховика, автоматизація його бізнес-процесів, перехід на хмарні та інтернет-технології.

Основні тренди, що найближчим часом впливатимуть на сегмент моторного страхування у світі:

- перехід в найближчі 5 років на цифрові технології в страхуванні;
- участь в дорожньому русі автоматизованих (без водія) транспортних засобів;
- впровадження системи каршерінгу (вид короткострокової оренди автомобіля з похвилинною або погодинною оплатою);
- широке застосування телематики в страхуванні;
- впровадження технологій big data в страхуванні [41].

Використання Інтернету як каналу збуту призводить до значного розширення страхового поля та зменшення аквізиційних витрат страховика. Ці процеси були зумовлені постійним зростанням кількості інтернет-користувачів, зміною поведінки споживачів в сфері страхування, що вимагало відповідних змін у діяльності страхових компаній, їх гнучкості відповідно до змін зовнішнього середовища.

Страхування як особливий елемент фінансової системи має специфічні особливості інноваційного розвитку, що є результатом специфіки його функціонування.

До специфіки страхової діяльності можна віднести наступне:

- страхова компанія реалізує специфічний продукт – страхову послугу, якій притаманні такі особливості як відсутність матеріально-речового змісту та неналежність страхових послуг до послуг першої необхідності,

внаслідок чого ускладнюється їх реалізація. Страхувальники не відчують якості придбаних страхових продуктів страхової компанії до настання страхового випадку, настання якого має ймовірнісний характер;

- невіддільність страхової послуги від страховика, який бере на себе зобов'язання по відшкодуванню збитків, які відбулися внаслідок настання страхового випадку;
- відсутність патентування страхових послуг, що означає можливість копіювання вдалих страхових продуктів конкурентами;
- значне державне регулювання страхової діяльності, що виявляється у вимогах до платоспроможності страхових компаній, розміщенні страхових резервів, регулюванні страхових тарифів (якщо мова йде про обов'язкові види страхування).

Наведені особливості страхової діяльності, визначають специфіку її інноваційного розвитку. Для того, щоб страхові компанії були конкурентоспроможними на ринку, вони повинні постійно вдосконалювати свою діяльність, оновлювати асортимент страхових послуг, вдосконалювати систему взаємодії із клієнтами, освоювати нові канали збуту.

Можна виділити 4 основні тенденції у розвитку каналів продажу страхових продуктів:

1. Збільшення ролі Інтернету у продажі страхових продуктів;
2. Широке використання соціальних мереж в якості альтернативного каналу дистрибуції;
3. Використання хмарних технологій, SaaS рішень тощо, в процесі використання різних каналів продажу;
4. Автоматизація бізнес-процесів (blockchain) та збільшення частки прямих продажів.

Основні переваги використання Інтернету суб'єктами страхового ринку при продажу / купівлі страхового послуг, наведено в додатку А.

Інноваційні зміни українського сегменту ОСЦПВ, які вже існують:

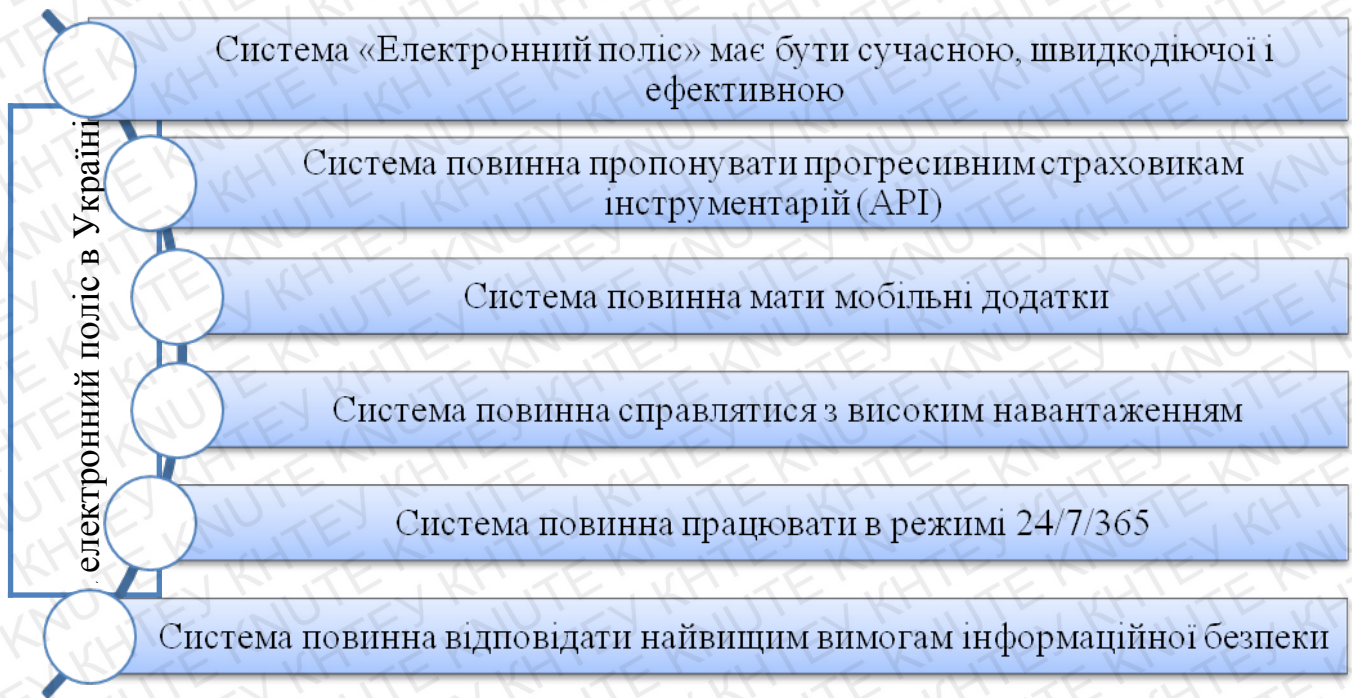


- 1) створено передумови переходу до системи «електронний поліс» в сегменті внутрішнього страхування ОСЦПВ
- 2) забезпечено можливість укладення договорів міжнародного страхування «Зелена карта» через електронну систему «Green Card online»
- 3) Впроваджена система добровільного прямого врегулювання за внутрішніми договорами страхування.
- 4) Впроваджено в тестовому режимі електронний європротокол та запущено проект з 1 жовтня 2017 р. [29].

Технології дозволяють страховому ринку в першу чергу знизити витрати, оптимізувати свої бізнес-процеси, а значить створювати нові алгоритми ефективної взаємодії з клієнтами.

Одним із нововведень 2017 р. є «електронний поліс» – укладення договору обов'язкового страхування автоцивільної відповідальності з застосуванням засобів інтернет-зв'язку. Більше того, електронний поліс – це прямий продаж. Тобто страховик отримує всю необхідну інформацію про клієнта безпосередньо, не залучаючи страхового агента. Це дозволяє йому запропонувати потенційному споживачу клієнтоорієнтований страховий продукт, враховуючи особливості та потреби страхувальника. Аналіз цих масивів даних дає величезні можливості страховикам, це Big data, то до чого всі прагнуть. Це можливість бути поруч з клієнтом, тоді, коли у нього виникає потреба або запит будь-який страховий продукт. І звичайно, у вигравному становищі ті, у кого цей масив даних буде більшим, і хто зуміє працювати з цими алгоритмам поведінки.

На рис. 3.2 наведені пропозиції щодо того, яка має бути система електронного полісу в Україні.



*Рис. 3.2 Система електронний поліс в Україні*

*Побудовано автором за даними: [28]*

Оформлення «електронного поліса» відбувається в режимі online [35]. Візуальна форма такого полісу у вигляді набору необхідних відомостей може бути роздрукована на простому аркуші паперу або бути відображена у вигляді файлу, який можна буде розглянути за допомогою переносних електронних пристроїв.

Впровадивши таку технологію в Україні, страховики зможуть заощадити значні кошти, які зараз витрачаються на документообіг і звітність. Це надасть можливість запобігти шахрайству, що пов'язане з неправильним розрахунком тарифу або виписуванням поліса «заднім числом», або роботою на ринку страховиків, які не мають на це право. Ну і, нарешті, електронний поліс не може бути втраченим або зіпсованим [28].

31 серпня 2017 року Нацкомфінпослуг прийняло Розпорядження «Про затвердження змін до положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» №3631, яке набуло чинності 7 лютого 2018 року та вводить електронний поліс в Україні. Даним документом припинено



дію розпорядження № 673 «Про затвердження Положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», прийнятого в серпні 2011 року, якими закріплені діючі зразки поліса і стікера ОСЦПВ [40].

Відповідно до розпорядження № 3631 встановлено порядок укладення внутрішніх електронних договорів ОСАГО («електронний поліс») і вводиться в Україні модель і принципи надання електронних послуг на страховому ринку.

Також розпорядженням створено додаткові стимули для підвищення конкуренції на ринку страхових послуг, зокрема, застосування сучасних ІТ-технологій дозволить розширити можливості страховиків задовольняти попит споживачів страхових послуг, особливо осіб з обмеженими можливостями, і забезпечить додатковий захист прав споживачів та запобіжить шахрайству, оскільки укладення внутрішнього електронного договору без реєстрації в єдину централізовану базу даних МТСБУ не представляється можливим. Завдяки впровадженню електронного поліса ймовірність придбання поліса у шахраїв зводиться до мінімуму, а споживачі страхових послуг отримують додаткові гарантії майбутніх виплат.

Розпорядженням також передбачено можливість укладення договорів як в паперовій так і в електронній формі, що враховує потреби споживачів страхових послуг, які не мають технічної можливості укласти внутрішній електронний договір (з огляду на необхідність забезпечення надання страхових послуг на всій території України) [42].

В Україні з 7 лютого по 17 жовтня 2018 року українські страховики продали 71 840 електронних полісів. Загальна страхова премія за електронними договорами автоцивілки склала 50,2 млн. грн., середня вартість електрополіса - 698 грн. (за лютий-липень середня вартість е-ОСАГО становила 673 грн.).

Ще одним актуальним нововведенням є впровадження системи «Електронний Європротокол» 1 жовтня 2017 р. Європротокол є формою повідомлення страхової компанії учасниками ДТП без залучення поліції. Це документ загального для більшості європейських країн зразка.

Електронний європротокол максимально інтегрований у Централізовану базу даних МТСБУ, що дозволило:

- реалізувати автоматичну перевірку даних, внесених учасниками події;
- використовувати довідники ЦБД при виборі учасниками події деякої інформації із випадваючих списків;
- здійснювати адміністрування, моніторинг даних та побудову статистичних звітів використовуючи уже існуюче програмне забезпечення ЦБД МТСБУ;
- інформувати страховиків – членів МТСБУ про реєстрацію нових подій використовуючи засоби автоматичних розсилок ЦБД [36].

Впровадження даної системи має наступні переваги:

1. Учасникам ДТП більше не потрібно у короткий термін передавати страховику заповнений бланк європротоколу та інші документи, що призводить до економії часу;
2. Страховикам більше не потрібно організовувати ретельну перевірку зазначених документів та, у випадку неправильного заповнення бланку європротоколу, вирішувати проблеми, що виникли внаслідок цього, тобто економія ресурсів;
3. Страхувальники мають можливість практично миттєво інформування страховика про настання страхової події (учасники ДТП не повинні турбуватись чи вчасно вони прийшли до офісу страховика та написали заяву, а страховики завжди мають актуальну інформацію про необхідний розмір резервів, які потрібно сформувати внаслідок таких подій) – оптимізація процесів;
4. Завдяки європротоколу очікується збільшення частки врегулювань (учасники події менше сумніватимуться щодо коректності заповненої на бланку європротоколу інформації – всі перевірки виконуватимуться практично миттєво, і користувач (учасник події) одразу побачить результат таких перевірок).



Електронний поліс або європротокол – це лише форма, обгортка продукту. Клієнту важливо те, що знаходиться всередині; клієнт платить за швидкість і якість врегулювання страхової події, повноту страхової виплати і сервіс. Це неможливо змінити одними технологічними змінами, необхідно прийняття законодавчих змін. Такі якісні зміни дозволять перейти до вільного ціноутворення. Не менш важливим є і якісний нагляд за формуванням і достатністю страхових резервів. Щоб страховики були високонадійними і капіталізованішими операторами ринку. Тоді довіру клієнтів до галузі буде рости.

Досліджувана страхова компанія «АХА Страхування» впроваджує інноваційні проекти, які поділяє на внутрішні та зовнішні. Одні з перших, хто почав використовувати телематику на ринку кілька років тому і отримали чітке розуміння, за яких умов можна очікувати швидкого зростання для цього продукту. У 2017 провели пілотне тестування додатка АХА Drive, запустили AudaSmart (самостійний розрахунок клієнтом збитку по автострахуванню за допомогою смартфона), почали масово використовувати месенджери для комунікації з клієнтами. СК «АХА Страхування» перша в Україні серед всіх фінансових організацій впровадили TCF – Transparent Customer Feedback (відгуки клієнтів в режимі реального часу з публікацією на сайті) і багато іншого. Крім цього, страхова компанія продовжує інвестувати. В МТСБУ вони виступили лідерами змін в прямому врегулюванні, запуску електронного європротоколу і звичайно ж, електронного полісу ОСАГО.

Пропонуємо досліджуваній компанії збільшити частку обов'язкового страхування в портфелі через лобіювання змін в законодавстві та позитивних зрушень даного сегменту через підвищення тарифів, обов'язкового впровадження системи Прямого врегулювання всім страховим компаніям, прийняття нормативних документів. По-перше, підняти питання вільного ціноутворення, яке може привести до підвищення ціни ОСЦПВ. Середня вартість поліса в Україні становить трохи більше 500 грн., а це на 1% менше середньозваженої вартості володіння автомобілем українцем. Тобто ціна на

поліс по Україні не тільки найнижча в Європі, а в 5-7 раз нижче середньоєвропейської. Розглянути та впровадити – відмову від амортизаційного зносу. Стратегічно введення даної норми має позитивну тенденцію для ринку страхування, тому що клієнти і потерпілі отримають якісний захист і відремонтований автомобіль. Така норма допоможе підвищити повагу та довіру і покращить конкуренцію на ринку.

Отже, електронний поліс та європротокол мають підвищити рівень довіри громадян до електронних послуг в страхуванні та забезпечити принципи свободи договору у сфері надання страхових послуг. Підсумовуючи вищезазначене відмітимо, що перехід до прямого врегулювання та впровадження електронного полісу ОСЦПВ є найважливішим етапом становлення страхового ринку України. «Електронний поліс» та «Електронний європротокол» стануть потужним каталізатором до переходу страхового ринку до прямих онлайн-продаж, що заощадить час і гроші всіх учасників ринку і знизить домінуючу роль агентів на ньому. Досліджувана страхова компанія СК «АХА Страхування» бере участь у даних програмах, що дозволяють підвищити рейтинг страховика та його фінансові можливості.

Крім того, важливими напрямками розвитку автострахування в Україні мають стати: застосування заходів впливу до компаній, які вдаються до демпінгу тарифів; удосконалення системного аналізу активів страховиків-членів МТСБУ та контролю за ними; посилення ефективності застосування європротоколу; створення єдиної централізованої дієвої бази даних МТСБУ щодо випадків шахрайства у автострахуванні. Здійснення зазначених інноваційних заходів сприятиме покращенню якості роботи страхових компаній у сфері автотранспортного страхування та підвищенню довіри споживачів страхових послуг до них, і, як наслідок, розвитку вітчизняного ринку автострахування.



## ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

Автомобільний транспорт є найнебезпечнішим зі всіх доступних людині. Досвід розвинутих країн світу засвічує, що автотранспортне страхування є одним з найбільш ефективних засобів, що мінімізують ризики, пов'язані з експлуатацією транспортних засобів. В результаті дослідження встановлено, що обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів має вагоме значення для суспільства, оскільки мета полягає у захисті майнових інтересів фізичних та юридичних осіб при настанні несприятливих наслідків.

Автотранспортне страхування є однією з пріоритетних галузей АТ «СК «АХА Страхування» і хоча ОСЦПВ займає не більше 10% у портфелі страховика, компанія займає лідируючі позиції на ринку страхування. Аналіз роботи страховика в галузі ОСЦПВ в цілому показав позитивну динаміку його роботи. Аналогічна тенденція спостерігається і на страховому ринку ОСЦПВ України. Обсяги страхових платежів за цим видом страхування збільшилися на 9,7%. Таке зростання надходжень страхових премій зумовлене введенням підвищених коефіцієнтів більшістю страхових компаній із-за різкого зростання вартості імпортованих запчастин для відновлення автомобілів.

Щодо обсягу страхових виплат за договорами ОСЦПВ спостерігається також зростання на 34,3%. Підвищення темпів зростання страхових виплат викликано збільшенням автопарку. Ще однією причиною збільшення виплат стало зростання кількості звернень до страховиків та суттєве збільшення середньої суми відшкодованих збитків.

Добровільне страхування цивільно-правової відповідальності служить доповненням до ОСЦПВ. Необхідність ДСЦПВ зумовлена можливістю захистити майнові інтереси автовласника на той випадок, якщо розмір страхового покриття за полісом ОСЦПВ виявиться недостатнім для відшкодування всього заподіяної потерпілому шкоди.

Встановлено, що найважливішим етапом становлення страхового ринку

України є перехід до прямого врегулювання та впровадження електронного полісу ОСЦПВ. Проект «Електронний поліс» є потужним стимулом до переходу страхового ринку до прямих онлайн-продаж, що дозволить заощадити час і гроші всіх учасників ринку, знизити переважаючу роль агентів на ньому, забезпечити додатковий захист прав споживачів та запобігти недобросовісним вчинкам. Досліджувана страхова компанія «АХА Страхування» впроваджує інноваційні проекти, перша в Україні серед всіх фінансових організацій впровадили TCF – Transparent Customer Feedback (відгуки клієнтів в режимі реального часу з публікацією на сайті) і багато іншого. Крім цього, страхова компанія продовжує інвестувати. В МТСБУ вони виступили лідерами змін в системі прямого врегулювання, запуску електронного європротоколу і електронного полісу ОСЦПВ.

На українському страховому ринку існує велика кількість проблем таких як: відсутність програм страхування вживаних автомобілів; ріст шахрайства; відсутність збільшення лімітів страхового відшкодування, при постійно зростаючих страхових тарифах тощо. З'ясовано, що важливими напрямками усунення існуючих проблем та розвитку автострахування в Україні мають стати: застосування заходів впливу до компаній, які вдаються до демпінгу тарифів; удосконалення системного аналізу активів страховиків-членів МТСБУ та контролю за ними; посилення ефективності застосування європротоколу; створення єдиної централізованої дієвої бази даних МТСБУ щодо випадків шахрайства у автострахуванні. Здійснення зазначених інноваційних заходів сприятиме покращенню якості роботи страхових компаній у сфері автотранспортного страхування та підвищенню довіри споживачів страхових послуг до них, і, як наслідок, розвитку вітчизняного ринку автострахування.

Отже, необхідними змінами розвитку українського ринку ОСЦПВ в найближчий період є:

- вдосконалення нормативно-правових основ здійснення ОСЦПВ;
- цінова лібералізація та забезпечення належної якості надання страхових послуг;



- покращення системи регламентних виплат;
- збільшення страхових сум відповідальності відповідно до вимог Євродирективи 2009/103 / ЄС;
- скорочення термінів врегулювання вимог потерпілих, збільшення частки виплат за шкоду, заподіяну їхньому життю та здоров'я;
- залучення нових учасників і вдосконалення системи «прямого врегулювання збитків»
- забезпечення та тестування інноваційних проєктів («електронний поліс», «Електронний європротокол», технології Blockchain);
- упорядкування інформаційної взаємодії з органами Нацполіції і Держприкордонслужби України;
- вдосконалення системи моніторингу та управління ризиками діяльності страхових компаній
- лобіювання механізму врегулювання збитків з добровільного страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Становлення досконалої системи страхування є одним із напрямів інтеграції нашої країни в європейський простір. Саме тому розвиток ринку страхування наземних транспортних засобів, в тому числі страхування цивільно-правової відповідальності власників автомобілів, потребує системно-комплексного підходу у виборі вектору реформування. Для того, щоб подолати одну із найважливіших проблем ринку страхування автомобілів – втрачена довіра населення, наявна невідкладна потреба у запровадженні заходів щодо стимулювання підвищення якості страхових послуг. Створення високоефективної системи прямого врегулювання збитків за ОСЦПВНТЗ в Україні – один з вказаних заходів.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 № 1961-IV (в редакції закону № 3670 від 09.12.2015 р.). – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1961-15>.
2. Про страхування: Закон України від 07.03.1996 №85/96-вр (в редакції закону № 922-19 від 01.04.2016). – Режим доступу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/85/96>.
3. Про затвердження змін до положення про особливості укладання договорів обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів від 31.08.2018 № 3631. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1197-17>
4. Базилевич В.Д. Страхова справа/В.Д. Базилевич. – 2-ге вид., переробл. і допов./В.Д. Базилевич, К.С. Базилевич. – К.: Знання, 2002. – 203 с.
5. Базилевич В.Д. Страхування: [практикум] / [В.Д. Базилевич, Р.В. Пікус, К.С. Базилевич, В.А. Кравченко та ін.]; за ред. В.Д. Базилевича. – К.: Знання, 2011. – 607с.
6. Вовчак О. Д. Страхова справа : підручник / О. Д. Вовчак. – К. : Знання, 2011. – 391 с.
7. Волосович С.В. Страховий ринок України: стан та перспективи розвитку : кол. моногр. / С.О. Булгакова, А.В. Василенко, Л.І. Василенко, С.В. Волосович та ін.; за заг. ред. А.А. Мазаракі. – К. : КНТЕУ, 2007. – 460 с.
8. Говорушко Т. А. Страхування : навч. посіб. / Т. А. Говорушко, В.М. Стецюк; за ред.. Т. А. Говорушко, - К. - Львів: Магнолія 2006, 2014 – 328 с
9. Дема Д. І., Віленчу О. М. , Дем'яню І. В. к Страхові послуги: навч. посібник / Д. І. Дема, О. М. Віленчук, І. В. Дем'янюк; за заг. ред. Д. І. Деми. – [3-тє вид., стереотипне]. – К.: Алерта 2017. – 526 с.
10. Долгошея Н. О. Страхування в запитаннях та відповідях: навч.



посібник / Н. О. Долгошея. - К.: Центр учбової літератури, 2010. - 318 с.

11. Осадець С.С. Страхування: підручник / С.С. Осадець. – Вид. 2-ге, [перероб. і доп.]. – К.: КНЕУ, 2002. – 599с.

12. Ротова Т. А. Страховий ринок України: стан та перспективи розвитку : монографія / за заг. ред. А. А. Мазаракі. — К. : Київ. нац. торг.-екон. ун-т, 2007. — 460 с. (розділ монографії «Експерти та експертиза на страховому ринку України».

13. Сплетухов Ю.А.Страхование/Ю.А.Сплетухов,Е.Ф.Дюжиков– М.: "Инфра-М", 2006. – 311 с.

14. Федорова Т.А. Основы страховой деятельности:учебник/ Т.А. Федорова – М.: БЭК, 2004. – 875 с.

15. Фисун В. І., Ярова Г. М. Страхування. Навч. посіб./ В.І. Фисун, Г.М. Ярова, - К.: Центр учбової літератури, 2011. - 232 с.

16. Шахов В.В. Страхование / В.В. Шахов. – Изд. 3-е, [перераб. и доп.]. – М.: ЮНИТИ-ДАНА, 2011. – 311с.

17. Шумелда Я. Страхування : навч. посібник. [видання друге, розширене]/Я. Шумелда. – К. : Міжнародна агенція «Бізон», 2007. – 384 с.

18. Яворська Т.В. Страхові послуги: [навчальний посібник] / Т.В. Яворська. – К.: Знання, 2008. – 350 с.

19. Дрібноход А.О. Підхід щодо вибору страхового портфеля за цілями страховика / А.О. Дрібноход // Вісник Нац. ун-ту “Львівська політехніка”. – 2008. – № 635. – С. 63–67

20. Гаманкова О.О. Ринок страхових послуг України: теорія, методологія, практика: [монографія] / О.О. Гаманкова. – К.: КНЕУ, 2009. – 283 с.

21. Залетов О.М. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху: [Кол. моногр.] / [О.М. Залетов, О.В. Кнейслер, В.М. Стецюк, О.Ю. Толстенко та ін. ]; Наук. ред. та кер. кол. авт. О.М. Залетов. – К.: Міжнародна агенція "BeeZone", 2012.– 509 с

22. Іванюк І. Тенденції та проблеми розвитку ринку обов'язкового

страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / І. Іванюк // Финансовые услуги. – 2009. – № 1–2. – С. 20–22.

23. Лібих К.О. Пряме відшкодування збитків у страхуванні цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів / К.О. Лібих // Фінанси, облік і аудит. – 2011. – № 18. – С. 129–136.

24. Межебицький М. Пряме врегулювання: зарубіжний досвід та перспективи впровадження в Україні / М. Межебицький, Р. Грабко // Финансовые услуги. – 2010. – № 3–4. – С. 17–19.

25. Онищенко В.П. Рівень страхових виплат як показник розвитку страхового ринку України / В.П. Онищенко, О.В. Клімчук // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2010. – № 43. – С. 156–163.

26. Приказюк Н., Моташко Т. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні/ «Вісника Київського національного університету імені Тараса Шевченка». – Режим доступу: [http://papers.univ.kiev.ua/1/ekonomika/articles/prikazyuk-n-motashko-t-new-vectors-of-the-motor-insurance-development-in-ukrai\\_24576.pdf](http://papers.univ.kiev.ua/1/ekonomika/articles/prikazyuk-n-motashko-t-new-vectors-of-the-motor-insurance-development-in-ukrai_24576.pdf)

27. Сіліна Г.С. Ринок автострахування України: стан, проблеми розвитку та шляхи їх розв'язання в сучасних умовах // Вісник Дніпропетровського університету. Серія «Економіка»: Збірник наукових праць. - Вип. 4(3) – Дніпропетровськ - 2010. – С. 49-54.

28. Таганский А. Электронное будущее полиса ОСАГО в Украине. Что даст страховому рынку переход на электронный полис? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forinsurer.com/public/14/06/17/4668>

29. Шевченко В. Основні тренди, що найближчим часом впливатимуть на сегмент моторного страхування у світі/ В, Шевченко//МТСБУ Дайжест. – 2017. –№76. С.1-13.

30. Інтернет-журнал зі страхування. – Режим доступу: <http://forinsurer.com>



31. Інформаційно-аналітична група AUTO-Consulting – Режим доступу: <http://www.autoconsulting.com.ua/index.php>
32. Ліга страхових організацій України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uainsur.com/massmedia/50385/>
33. Моторне транспортне страхове бюро України – Режим доступу: [http://www.mtsbu.ua/ru/about\\_us/general/](http://www.mtsbu.ua/ru/about_us/general/)
34. Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сфері ринків фінансових послуг. – Режим доступу: <http://www.dfp.gov.ua/>.
35. Офіційний сайт онлайн-страхування «Загальнодержавний сервіс\* оформлення електронних полісів автоцивілки». – Режим доступу: [http:// https://polis.ua/](http://https://polis.ua/)
36. Статистика аварійності в Україні – Режим доступу: <http://www.sai.gov.ua/ua//ua/static/21.htm>
37. Рейтинг страхових компаній за рівнем виплат [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://minfin.com.ua/ua/insurance/rating/payments/2017-06-30/> – Дата публікації: 30.06.2017. – Дата перегляду : 14.07.2018
38. Добровільна автоцивілка. –Режим доступу: <https://www.pzu.com.ua/individual/avto/osagodobro.html>
39. ДСАЦВ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://aska.ua/ukr/dsago/>
40. Добровільне страхування авто – ДСЦВ [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://axa-ukraine.com/insurance/auto-insurance/dscpv/>
41. ДСАГО - что это? [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://ukrautoportal.com/bok/zakon/strahovki/3404-dsago-chto-eto.html>
42. Нацкомфінуслуг утвердила образец и техническое описание электронного полиса ОСАГО [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <https://forinsurer.com/news/17/12/19/35716>
43. Продажи электронного полиса ОСАГО в Украине стартуют с февраля 2018 года [Електронний ресурс]. – Режим доступу:

<https://forinsurer.com/news/17/11/14/35632?hl=%DD%CB%C5%CA%D2%D0%CF%CD%CD%DB%C9>

## ДОДАТКИ