



Copyright © The Author(s). This is an open access article distributed under the terms of the Creative Commons Attribution License 4.0 (<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>).

DOI: <http://doi.org/10.32702/2307-2105.2026.2.140>

УДК 368.211

О. М. Лобова,

к. е. н., доцент, доцент кафедри страхування, банківської справи та ризик-менеджменту, Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ORCID ID: <https://orcid.org/0000-0001-5938-7244>

С. С. Тарасюк,

студентка магістратури,,

Київський національний університет імені Тараса Шевченка

ORCID ID: <https://orcid.org/0009-0008-3678-9193>

ТЕНДЕНЦІЇ РОЗВИТКУ РИНКУ АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

O. Lobova,

PhD in Economics, Associate Professor, Associate Professor of the Department of Insurance, Banking, and Risk Management,

Taras Shevchenko National University of Kyiv

S. Tarasiuk,

Student, Taras Shevchenko National University of Kyiv

TRENDS IN THE DEVELOPMENT OF THE MOTOR INSURANCE MARKET IN UKRAINE

У статті досліджено сучасний стан та ключові тенденції розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні. Розглянуто теоретичні підходи до трактування сутності поняття автотранспортне страхування. На основі систематизації поглядів вітчизняних вчених запропоновано авторський підхід до визначення поняття «автотранспортне страхування». Проаналізовано законодавчі зміни у сфері регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) та визначено ключові новації, зокрема впровадження механізму вільного ціноутворення, скасування франшизи та підвищення лімітів відповідальності. Встановлено наслідки законодавчих змін, зокрема створення додаткового фінансового навантаження на страхувальників внаслідок зростання вартості полісів ОСЦПВ. Проведено аналіз основних показників функціонування ринку автотранспортного страхування та виявлено, що автотранспортне страхування залишається домінуючим сегментом ринку non-life страхування. Визначено причини зростання страхових премій з автотранспортного страхування. Встановлено важливість цифровізації страхових послуг, про що свідчить висока частка електронних договорів ОСЦПВ. Здійснено порівняльний аналіз використання цифрових інструментів в автотранспортному страхуванні найбільшими страховими компаніями України. Визначено, що більшість страховиків обмежуються використанням базового набору цифрових інструментів - онлайн калькулятора, чат-ботів та мобільних додатків. Звертається увага на трансформацію ринку під впливом військової агресії, що проявилася у зміні структури попиту та впровадженні унікальних страхових продуктів із покриттям воєнних ризиків. Визначено ключові напрямки розвитку ринку автотранспортного страхування, зокрема поглиблення цифровізації через впровадження телематичних моделей для забезпечення справедливого ціноутворення та зменшення шахрайства.

The article examines current trends in the development of auto insurance in Ukraine and assesses the impact of legislative changes in the system of regulating compulsory civil liability insurance for owners of land vehicles. It has been established that the introduction of a free pricing system at the legislative level stimulates competition in the market, while the abolition of deductibles leads to an increase in the cost of insurance policies. Theoretical approaches to understanding the essence of motor insurance are systematized, and the author's interpretation of the concept of “motor insurance” as a comprehensive protection system that combines the protection of property interests, life, health, and liability of road users is proposed. The features of voluntary and compulsory types of insurance are characterized. Key indicators of the development of the motor insurance market are analyzed. It is determined that the growth of insurance premiums is due to the gradual recovery of traffic intensity in Ukraine after the shock period of 2022, price adjustments for MTPL policies, and inflationary growth in the cost of vehicles and spare parts for them. An increase in the level of unprofitability of international insurance due to inflation in the cost of restoration work abroad has been identified. A comparative analysis of the use of digital tools in motor insurance by the largest insurance companies in Ukraine is presented. A high level of penetration of electronic policies in the MTPL segment has been identified. It has been established that most market participants rely on standard front-end solutions, such as tariff calculators and chatbots, while the deep integration of digital sales channels and remote claims settlement remains fragmented. Attention is drawn to the transformation of the market under the influence of military aggression. It was found that the motor insurance market demonstrated rapid adaptability, which manifested itself in a change in the structure of consumer demand and the introduction of unique insurance products covering military risks. Strategic vectors for further market development are outlined, among which the introduction of telematics as an effective tool for transitioning to individualized pricing and minimizing insurance fraud is identified as a priority.

Ключові слова: *автотранспортне страхування, ОСЦПВ, КАСКО, «Зелена картка», законодавча трансформація, телематика*

Keywords: *motor vehicle insurance, MTPL, CASCO, Green Card, legislative transformation, telematics*

Постановка проблеми у загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. Розвиток національних економік в умовах глобалізації характеризується зростанням конкуренції, високим рівнем волатильності та невизначеності ринкових умов, що посилює ступінь ризикованості діяльності ринкових суб'єктів. В умовах підвищеної невизначеності страховий ринок виступає механізмом управління ризиками та підтримки фінансової стабільності, забезпечуючи захист інтересів громадян і бізнесу та сприяючи сталому економічному розвитку.

Ринок автотранспортного страхування є одним із ключових сегментів страхового ринку України, який забезпечує фінансовий захист власників транспортних засобів та інших учасників дорожнього руху. Розвиток ринку автотранспортного страхування впливає на стабільність фінансової системи, стан автомобільної галузі, а також рівень соціальної безпеки населення.

Попри вищезазначене, сучасний етап розвитку автотранспортного страхового ринку України характеризується наявністю низки проблем, серед яких воєнні дії, низький рівень платоспроможності населення, низький попит на страхові послуги та недовіра населення до страхових компаній. Крім того, законодавча трансформація ринку автотранспортного страхування, а саме зміни у сфері регулювання обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ), впровадження нових стандартів платоспроможності, електронного документообігу та процедур врегулювання страхових випадків створюють як нові можливості для розвитку ринку, так і додаткові виклики для страховиків. Зокрема, перехід до нової нормативної бази вимагає від страхових компаній значних фінансових ресурсів для адаптації внутрішніх

процесів, підготовки персоналу та вдосконалення систем управління ризиками.

З огляду на вищезазначене, виникає необхідність дослідження тенденцій розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні в процесі адаптації страхових компаній до нових економічних та регуляторних умов з метою визначення ключових факторів зростання та перспектив подальшого розвитку ринку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Дослідженню окремих аспектів розвитку ринку автотранспортного страхування присвятили свої праці такі вітчизняні вчені як Болдова А. А. [3], Бовсуновська Г. С. [2], Вергелюк Ю. Ю., Ганцяк М. О., Гаряга Л.О. [4], Костогриз В.Г., Моташко Т.П. [12; 13], Приказюк Н.В. Окремий пласт досліджень присвячено викликам сьогодення. Зокрема, особливості функціонування ринку в умовах воєнного стану, зміни регіонального попиту та державного регулювання ґрунтовно проаналізовані у працях Костогриза В.Г., Гаряги Л.О. [4]. Питання цифровізації страхових послуг як ключового драйвера розвитку ринку розкрито у роботах Приказюк Н.В., Моташко Т.П. [12; 13]. Проблематика адаптації вітчизняного ринку ОСЦПВ до стандартів ЄС та питання доступності страхових послуг висвітлені у дослідженнях Вергелюк Ю. Ю., Ганцяк М. О., Болдови А. А [3].

Незважаючи на ґрунтовність досліджень ринку автотранспортного страхування, у науковій літературі недостатньо розкрито питання адаптації ринкових механізмів до умов нового правового поля, сформованого Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів». Зокрема, поза увагою дослідників залишаються інституційні та економічні наслідки нового законодавства. Особливої актуальності набуває переосмислення сутності цифровізації, яка в умовах законодавчої дерегуляції та військової агресії трансформується з допоміжного сервісу у ключовий інструмент адаптації та забезпечення стабільності ринку.

Формулювання цілей статті (постановка завдання). Мета дослідження полягає у визначенні сучасного стану та тенденцій розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні, виявленні наслідків законодавчих змін, а також розробці ключових напрямів його подальшого розвитку.

Виклад основного матеріалу дослідження. Для ґрунтовного вивчення ключових тенденцій розвитку ринку автотранспортного страхування доцільно насамперед визначити сутність поняття «автотранспортне страхування». Поняття «автотранспортне страхування» висвітлене у наукових працях таких вітчизняних вчених як Приказюк Н.В., Моташко Т.П. [12;13], Базилевич В.Д. [17], Бовсуновська Г.С. [2], Ткаченко Н.В., Криниця С.О. [19], які розкривають його зміст та роль в системі страхового захисту.

Зокрема, Приказюк Н.В. та Моташко Т.П. трактують автотранспортне страхування через призму об'єкту страхування, визначаючи його як «комплекс певних видів страхування, пов'язаних з експлуатацією засобів автотранспорту, що забезпечують захист як самого майна, так і відповідальності» [12].

Водночас Базилевич В.Д. визначає автотранспортне страхування як «послуги, що забезпечують захист від усіх ризиків, які можуть призвести до пошкодження або знищення транспорту Страхувальника, а також до фінансової відповідальності Страхувальника за шкоду, завдану майну, життю та здоров'ю інших учасників руху, та завдання шкоди життю та здоров'ю водія і пасажирів застрахованого транспорту» [17]. Тобто, підхід Базилевича В. Д. у визначенні поняття автотранспортного страхування полягає у характеристиці ризиків, на які воно спрямоване.

В свою чергу, Бовсуновська Г.С. розглядає автотранспортне страхування з позиції механізму його здійснення, визначаючи його як «систему економічних відносин щодо створення та використання спеціального грошового фонду для захисту інтересів громадян, підприємств,

організацій у разі настання певних несприятливих подій, пов'язаних з володінням чи користуванням автотранспортними засобами, шляхом виплати страхового відшкодування» [2].

Принципово іншим є підхід Ткаченко Н.В. та Криниця С.О., які характеризують автотранспортне страхування через його соціально-економічні наслідки, а саме як «стратегічно важливу галузь страхового сектору, що сприяє зниженню наслідків ДТП, створює додатковий механізм захисту інтересів кредитора, забезпечує розвиток інших супутніх видів страхування, а також частково звільняє державу під час вирішення соціальних проблем суспільства, що виникають внаслідок ДТП, крадіжки або пошкодження транспортних засобів громадян та підприємств» [19].

З огляду на проведений аналіз наукових визначень, можна зробити висновок, що більшість авторів трактують автотранспортне страхування як комплекс страхових послуг, спрямований на захист майнових (транспортних засобів) та немайнових інтересів (відповідальності, життя та здоров'я) учасників дорожнього руху, що реалізується через формування та використання страхового фонду для відшкодування збитків, заподіяних внаслідок настання несприятливих подій, пов'язаних з володінням або експлуатацією наземних транспортних засобів, з метою забезпечення мінімізації фінансових втрат учасників дорожнього руху.

Отже, автотранспортне страхування є комбінацією майнового, особистого страхування та страхування відповідальності. Залежно від форми проведення, автотранспортне страхування поділяється на два основні види добровільне та обов'язкове страхування. До добровільних видів автотранспортного страхування відносять КАСКО, добровільне страхування цивільної відповідальності (далі – ДЦВ), добровільне страхування відповідальності автоперевізника, добровільне страхування вантажів та багажу. До обов'язкових видів відносять такі види автотранспортного страхування як обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ - внутрішній договір

страхування), міжнародний страховий поліс «Зелена картка», обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті.

Добровільні види страхування характеризуються можливістю вибору страхувальником, франшиз, додаткових опцій, терміну дії договору. При цьому, ціноутворення за добровільними видами страхування визначається страховою компанією самостійно. Водночас правила укладання договорів та умови страхування за обов'язковими видами регламентуються на законодавчому рівні.

На сучасному етапі розвитку український ринок автотранспортного страхування перебуває у стані трансформації, зумовленої впливом соціально-економічних та законодавчих чинників. Ключовим етапом законодавчої трансформації ринку стало прийняття нової редакції Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», який вніс суттєві зміни у сферу страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів. Відповідно до нової редакції Закону відбулось підвищення лімітів відповідальності страховиків, запроваджено механізм вільного ціноутворення, а також скасовано застосування франшизи. Зазначені нововведення спрямовані на посилення захисту інтересів громадян, зміцнення фінансової стабільності страхового ринку та підвищення довіри страхувальників до системи страхового захисту. Ключові відмінності в регулюванні ОСЦПВ згідно з попередньою та новою редакцією Закону України узагальнено в табл. 1.

З впровадженням системи вільного ціноутворення страховики отримали право самостійно визначати вартість страхування, базуючись на індивідуальній оцінці ризиків на основі оцінки таких факторів як страхова історія водія, його водійський стаж, вік, тип транспортного засобу та місце проживання. Перевагою впровадження вільного ціноутворення є підвищення конкуренції серед страховиків, що мотивує їх пропонувати більш вигідні й гнучкі страхові продукти, що відповідають потребам клієнтів.

Таблиця 1. Ключові зміни в регулюванні обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ) в Україні

Критерій	Попередня редакція Закону про ОСЦПВ	Нова редакція Закону про ОСЦПВ
Ліміти страхових виплат	- 160 тис. грн за шкоду майну на одного потерпілого (800 тис. грн на подію) - 320 тис. грн за шкоду здоров'ю на одного потерпілого	- 250 тис. грн за шкоду майну на одного потерпілого (1,25 млн грн на подію) - 500 тис. грн за шкоду здоров'ю на одного потерпілого (5 млн грн на подію)
Франшиза	Дозволена, максимальний розмір – 2% від страхової суми	Заборонена
Ціноутворення	Регулюється державою	Вільне ціноутворення (розмір страхового платежу встановлюється страховою компанією самостійно)
Пряме врегулювання збитків	Добровільна участь страховиків в системі врегулювання збитків (учасники угоди про пряме врегулювання збитків визначені МТСБУ). МТСБУ не є учасником прямого врегулювання збитків	Обов'язкова участь страховиків в системі прямого врегулювання збитків. МТСБУ є учасником прямого врегулювання збитків
Розрахунок страхової виплати	З урахуванням зносу на замінювані деталі	Без урахування зносу для авто до 5 років або авто на гарантії з урахуванням вартості нових оригінальних деталей. Для інших авто – з урахуванням запчастин-аналогів.
Ліміт за Європротоколом	Страхова виплата у випадку ДТП, оформленого за допомогою Європротоколу, обмежується лімітом 80 тис. грн	Ліміт відшкодування в межах страхової суми
Пільги для окремих категорій	50% знижка або повне звільнення від страхування для певних пільгових категорій	50% знижка на один поліс ОСЦПВ для всіх категорій пільговиків
Строк врегулювання страхового випадку	Страхова виплата здійснюється не пізніше ніж через 90 днів з дати отримання заяви про страхове відшкодування	Страхова виплата здійснюється не пізніше 60 днів з дня отримання заяви про страхове відшкодування. При цьому, у випадку необхідності додаткового з'ясування обставин, строк може бути подовжено, але не більше ніж до 90 днів

Джерело: складено авторами на основі [6; 15; 21]

Попри позитивні зміни, запроваджені новою редакцією Закону України «Про ОСЦПВ», його положення мають і певні недоліки. Зокрема, перехід до вільного ціноутворення та скасування франшизи призвело до зростання вартості полісів. Таке подорожчання суттєво посилює фінансове навантаження на страхувальників, внаслідок чого поліси можуть стати недоступними для значної частини водіїв.

Зростання вартості полісу ОСЦПВ несе ризики для стабільності ринку, адже здатне спровокувати зростання частки незастрахованих транспортних засобів та зниження загального рівня охоплення страхуванням.

Незважаючи на те, що нова редакція Закону України «Про ОСЦПВ» була запроваджена з метою адаптації вітчизняного законодавства до європейських регуляторних вимог, в багатьох країнах ЄС, таких як Німеччина, Франція чи Іспанія, франшиза все ще залишається дієвим інструментом для зниження вартості поліса ОСЦПВ. Це свідчить про неоднорідність підходів до регулювання ОСЦПВ в межах Європейського Союзу [3].

В межах даного дослідження основна увагу приділена аналізу ОСЦПВ, КАСКО, «Зеленої картки». Такий вибір зумовлений тим, що ці види страхування складають основну частку страхового портфеля автотранспортного сектору України, мають найбільший попит серед споживачів та визначають фінансові результати страховиків. Важливим чинником є також наявність повної окремої статистичної інформації за цими сегментами, що дозволяє забезпечити високу достовірність та глибину аналізу.

Для більш ґрунтовного розуміння впливу вищезазначених змін доцільно звернутися до статистичних даних, що відображають динаміку розвитку ринку автотранспортного страхування (табл. 2).

Таблиця 2. Динаміка та структура ринку автотранспортного страхування в Україні

Показник / Рік		2022		2023		2024		6 місяців 2025 року	
		млн грн	%	млн грн	%	млн грн	%	млн грн	%
ОСЦПВ	Премії	6 848,5	19,6	8 541,8	20,4	10 836,8	22,2	10 237,4	32,7
	Виплати	2 781,4	22,9	3 808,7	24,4	4 746,0	24,4	2 783,4	24,5
Зелена картка	Премії	3 978,3	11,4	4 988,6	12,0	5 644,1	11,6	2 581,8	8,2
	Виплати	793,7	6,5	1 879,0	12,0	2 183,4	11,2	1 215,1	11,0
КАСКО	Премії	8 433,1	24,2	10 869,4	26,0	13 951,7	28,6	7 641,3	24,4
	Виплати	3 928,8	32,4	4 811,9	30,8	6 318,8	32,5	3 545,4	31,2
Загалом по автострахуванню	Премії	19 259,9	55,3	24 399,8	58,3	30 432,6	62,4	20 460,5	65,4
	Виплати	7 503,9	61,9	10 499,6	67,3	13 248,2	68,1	7 543,9	66,4
Загалом по ринку non-life	Премії	34 849,5	100	41 850,7	100	48 768,4	100	31 300,7	100
	Виплати	12 116,5	100	15 600,6	100	19 460,2	100	11 353,3	100

Джерело: складено авторами на основі [5]

Дані табл. 2 демонструють тенденцію до збільшення частки автотранспортного страхування в загальному портфелі ризикового страхування (non-life). Якщо у 2022 році сукупна частка премій по автотранспортному страхуванню становила 55,3%, то за перше півріччя 2025 року цей показник сягнув 65,4%. Таку тенденцію можна пояснити тим, що автотранспортне страхування є базовою потребою власників транспортних засобів, а в деяких випадках - і необхідністю, зумовленою законодавчими вимогами (для ОСЦПВ та «Зеленої картки»).

Крім того, спостерігається збільшення грошового обсягу зібраних страхових премій по автотранспортному страхуванню. Водночас, не можна виключати, що таке зростання премій частково обумовлене інфляційними процесами та знеціненням національної валюти, що впливає на номінальні показники страхового ринку в цілому.

Частка премій з ОСЦПВ зросла на 2,6 в.п. протягом 2022-2024 років, що пояснюється поступовим відновленням інтенсивності дорожнього руху в Україні після шокового періоду 2022 року. Показово, що у першому півріччі 2025 року обсяг зібраних премій за договорами ОСЦПВ виявився співмірним

з річним обсягом премій 2024 року. Така динаміка є наслідком цінових коригувань вартості полісів ОСЦПВ, спричинених запровадженням нової редакції Закону України «Про ОСПЦВ».

Обсяг зібраних премій за договорами «Зелена картка» зріс на 1 665,8 млн грн протягом 2022-2024 років, що обумовлено збільшенням кількості виїздів громадян за кордон, а також збільшенням кількості міжнародних вантажних та пасажирських перевезень через блокування авіасполучення в Україні.

Впродовж 2022-2024 років обсяг зібраних премій за договорами КАСКО зріс у 1,6 рази, що пояснюється інфляційним зростанням вартості транспортних засобів та запчастин для них. До того ж, вагомим чинником такого зростання стала поява унікального страхового продукту – страхування воєнних ризиків, яке стало ключовим інструментом збереження попиту на страхування наземного транспорту в умовах війни.

Ключовим показником, що відображає фінансове навантаження на страховиків та дозволяє оцінити ступінь ризиковості кожного виду автотранспортного страхування, є коефіцієнт виплат (збитковості), структура та динаміка якого представлена на рис.1.

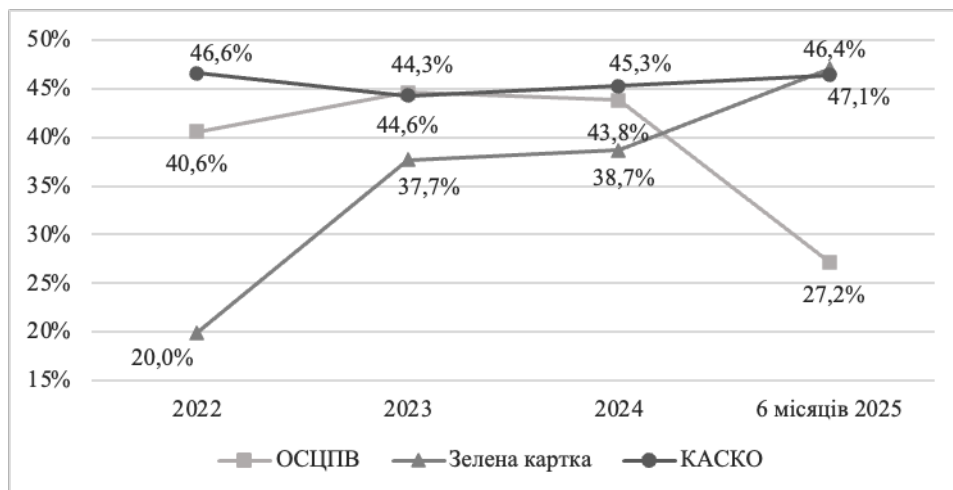


Рис. 1. Структура та динаміка коефіцієнту збитковості впродовж 2022 року – першого півріччя 2025 рр.

Джерело: складено авторами на основі [5]

Аналіз даних, представлених на рис. 1 свідчать, що найбільше фінансове навантаження на страховиків створює КАСКО, коефіцієнт збитковості якого коливається в межах 44,3%-46,6%. При цьому у першому півріччі 2025 року коефіцієнт збитковості сягнув 46,4%, що на 1,1 в.п. перевищує рівень попереднього року (45,3%) і відображає стійке зростання витрат на врегулювання збитків в цьому сегменті.

Показовою є динаміка зростання коефіцієнту збитковості «Зеленої картки», який збільшився з 20,0% у 2022 році до 38,7% у 2024 році. Це пов'язано з вищою вартістю відновлювальних робіт та медичних послуг у країнах Європейського Союзу, що збільшило розмір виплат у валютному еквіваленті.

Динаміка загального коефіцієнту збитковості автотранспортного страхування демонструвала поступове зростання з 39,0% у 2022 році до 43,5% у 2024 року. Таке зростання загального коефіцієнту збитковості по автотранспортному страхуванню спричинено валютною девальвацією.

Підтвердженням зазначених тенденцій слугує динаміка кількості укладених договорів з автострахування (табл. 3).

Якщо кількість укладених договорів міжнародного страхування скорочується внаслідок стабілізації міграційних процесів, то ринок ОСЦПВ, навпаки, показує позитивну динаміку.

Таблиця 3. Кількість укладених договорів з автотранспортного страхування, млн. од.

Показник / Рік	2022	2023	6 місяців 2024 року	2024	6 місяців 2025 року
ОСЦПВ	7 138 396	7 612 079	3 633 121	7 968 787	3 345 877
Зелена картка	1 634 578	1 605 283	714 932	1 372 580	652 593
КАСКО	678 582	863 788	473 906	974 605	213 789
Загалом по автострахуванню	9 451 556	10 081 150	4 821 959	10 315 972	4 212 259

Джерело: складено авторами на основі [5]

Так, у 2024 році було зафіксовано найбільший обсяг укладених договорів ОСЦПВ, причому 78% із них (понад 6 221 525 млн. од.) оформлено в електронному вигляді. Це свідчить про високий рівень цифровізації цього виду страхування [18].

Натомість, кількість укладених договорів ОСЦПВ за перше півріччя 2024 року перевищила показник аналогічного періоду 2023 року на 7,9%. Така від'ємна динаміка укладання договорів на фоні зростання страхових премій свідчить про зростання середньої вартості поліса ОСЦПВ внаслідок запровадження механізму вільного ціноутворення.

Аналіз каналів дистрибуції [5] страхових договорів свідчить про домінування агентської мережі у розглянутих видах автотранспортного страхування. Так, у 2024 році цей канал забезпечив 71% зібраних страхових премій з ОСЦПВ, 72% премій з міжнародного страхування та 55% страхових премій КАСКО. При цьому, за допомогою онлайн агрегаторів було зібрано 11% страхових премій з ОСЦПВ та 15% премій з міжнародного страхування. Через прямі канали продажу страховиків було акумульовано 8,5% страхових премій з ОСЦПВ, 6,5% премій з міжнародного страхування та 14% премій з КАСКО.

Однак, перехід на електронні договори є лише одним із етапів цифрової трансформації ринку. Сучасний етап розвитку галузі характеризується впровадженням комплексних цифрових рішень, які охоплюють не лише продажі, а й врегулювання збитків.

Для оцінки рівня цифровізації вітчизняного ринку доцільно проаналізувати ключові цифрові інструменти, які використовують у своїй діяльності найбільші non-life страхові компанії за обсягом чистих страхових премій в 2024 році [16] (табл. 4).

**Таблиця 4. Використання цифрових інструментів в
автотранспортному страхуванні страховими компаніями України**

Страхова компанія	Онлайн-калькулятор	Онлайн купівля	Чат-бот	Мобільний додаток	Дистанційне врегулювання страхового випадку
СГ «ТАС»	+/-	+/-	+	+	+/-
СК «АРКС»	+/-	+/-	+	+	+
СК «УНІКА»	+/-	+/-	+	+	+
СК «ВУСО»	+	+	+	+	+
СК «Арсенал Страхування»	+/-	+/-	+	+	+

«+» - цифровий інструмент доступний для всіх видів автострахування

«+/-» - цифровий інструмент доступний лише в межах окремих видів автострахування

Джерело: складено авторами на основі [7-11]

Аналіз даних таблиці засвідчив, що єдиною компанією, яка імплементувала у свій веб-сайт повний спектр досліджуваних цифрових інструментів, є страхова компанія «ВУСО». На веб-сайтах решти страхових компаній можливість використання онлайн-калькулятора для розрахунку вартості полісів обмежена. Зокрема, веб-сайт страхової групи «ТАС» забезпечує розрахунок вартості полісів для обов'язкових видів автотранспортного страхування (ОСЦПВ, «Зелена картка»), проте для КАСКО автоматизований розрахунок представлений лише для одного продукту із п'яти наявних. Схожі обмеження має веб-сайт страхової компанії «АРКС», де калькулятор наявний лише для частини програм ОСЦПВ і повністю відсутній для ДЦВ. На веб-сайті страхової компанії «УНІКА» недоступний онлайн-розрахунок «Зеленої картки», а страхова компанія «Арсенал Страхування» обмежила функціонал свого веб-сайту виключно калькулятором для полісу ОСЦПВ.

Більшість досліджуваних страхових компаній забезпечують онлайн-продаж ОСЦПВ та «Зеленої картки», тоді як функція онлайн-покупки страхового продукту КАСКО часто є недоступною. Наприклад, на веб-сайті страхової групи «ТАС» існує можливість онлайн-оформлення лише одного із

п'яти пропонованих продуктів КАСКО, а на веб-сайті страхової компанії «АРКС» - лише одного із шести продуктів КАСКО. При цьому, клієнти страхової компанії «АРКС», оформлюючи договір КАСКО, можуть самостійно провести огляд свого автомобіля за допомогою мобільного додатку My ARX. Винятком є страхова компанія «УНІКА», де, на відміну від конкурентів, онлайн-купівля «Зеленої картки» недоступна, проте забезпечено можливість придбання більшості продуктів КАСКО. Ще одним винятком є страхова компанія «Арсенал Страхування», яка обмежила онлайн-продажі лише одним продуктом – ОСЦПВ.

Всі досліджувані страхові компанії мають чат-боти в Telegram та Viber, а також власні мобільні додатки. Можливість дистанційного врегулювання страхового випадку мають всі страхові компанії крім страхової групи «ТАС». У страхової групи «ТАС» така опція доступна лише частково: для отримання відшкодування страхувальник впродовж 3 робочих днів з настання страхового випадку має надати компанії письмове повідомлення про настання події. При цьому заяву необхідно особисто подати до найближчого відділення або підрозділу компанії.

Отже, більшість страховиків обмежуються використанням базового набору цифрових інструментів - онлайн калькулятора, чат-ботів та мобільних додатків.

Повномасштабна війна трансформувала вітчизняний страховий ринок, змінивши не лише умови діяльності страхових компаній, але й у структуру страхових продуктів та споживчу поведінку. Незважаючи на те, що згідно з правилами страхування воєнні ризики є виключенням і не підлягають відшкодуванню, учасники ринку розробили унікальні страхові продукти, націлені на захист майна в умовах воєнного стану. Такі страхові продукти передбачають покриття збитків, які виникли внаслідок прямої дії ракет, БПЛА та їх уламків, засобів протиповітряної оборони та боєприпасів.

Всі досліджувані страхові компанії інтегрували в свій продуктовий портфель КАСКО з покриттям воєнних ризиків. Прикладами таких страхових

продуктів є: «Військовий автозахист» від СГ «ТАС», «Залізний купол» від СК «АРКС», «Моє КАСКО» від СК «УНІКА», «КАСКО з покриттям воєнних ризиків» від СК «ВУСО» та «Патронус» від СК «Арсенал Страхування».

До особливостей функціонування ринку автотранспортного страхування в умовах дії воєнного стану відносять: по-перше, зміну регіонального розподілу попиту на страхові послуги внаслідок зменшення попиту в певних регіонах через евакуацію населення та знищення їх автотранспорту; по-друге, зміну умов страхування, зокрема в напрямку підвищення тарифів внаслідок підвищення ризиків та обмеження страхування для регіонів із підвищеним рівнем небезпеки; по-третє, зміну державного регулювання в частині запровадження тимчасових обмежень, мораторію на зміну вартості страхових полісів, заборону на виплату страхових відшкодувань у певних випадках або навпаки підвищення вартості страхових полісів [4, с. 88].

Враховуючи особливості функціонування ринку автотранспортного страхування та тенденцію до зростання вартості страхових полісів в умовах війни, особливої актуальності набуває пошук механізмів зниження фінансового навантаження на страхувальників. Застосування цифрових технологій в страхуванні може бути не лише механізмом спрощення доступу до страхових послуг, а й дієвим способом управління вартістю страхового продукту.

Серед інноваційних інструментів, що використовуються у страхуванні особливе місце займає телематика. Телематика – це система збору та моніторингу даних про використання автомобіля, зокрема пробігу, швидкості, тривалості поїздок, місцезнаходження тощо, яка здійснюється за допомогою телематичних пристроїв [25]. В страхуванні ця технологія виступає підґрунтям для впровадження моделі Usage-Based Insurance (UBI), яка передбачає індивідуалізацію тарифів залежно від манери керування та інтенсивності експлуатації транспортного засобу.

Існує два основних підходи до розрахунку премії за моделлю UBI: система Pay-As-You-Drive (PAYD) та система Pay-How-You-Drive (PHYD). Система PAYD розраховує премії на основі загальних характеристик поведінки водія, таких як пробіг та дорожня інфраструктура, тоді як PHYD базується на індивідуальних параметрах вимірювання поведінки за кермом, таких як швидкість, різке прискорення, різке гальмування тощо [23]. Нещодавно було запроваджено третій підхід - Manage-How-You-Drive (MHYD), в якій страховий внесок розраховується аналогічно до системи PHYD, але користувачі отримують сповіщення та пропозиції в режимі реального часу щодо поліпшення своїх показників безпеки [24]. В рамках систем PHYD та MHYD підвищення страхової премії відбувається у випадках фіксації телематичними пристроями ознак високоризикової поведінки, зокрема перевищення швидкості, різкого гальмування чи агресивного прискорення, а також експлуатації автомобіля у нічний час. Для системи PAYD ключовим фактором зростання ціни виступає понаднормовий річний пробіг, оскільки триваліше перебування на дорозі пропорційно збільшує ймовірність настання страхової події.

На сучасному етапі рівень впровадження телематичних технологій на ринку автострахування України залишається досить низьким. Показовим прикладом є страхова компанія «АРКС», яка ще у 2016 році презентувала інноваційні продукти на основі телематичних пристроїв - «КАСКО Смарт» та «Автоцивілка Смарт». Проте, сьогодні ці пропозиції відсутні на офіційному веб-сайті компанії, а отже придбати їх наразі неможливо [22].

Впровадження систем UBI має низку переваг для вітчизняного страхового ринку. По-перше, застосування телематики дозволяє знизити вартість страхування для низькоризикових клієнтів, що є особливо важливим в умовах зниження платоспроможності населення під час війни та зростання вартості автотранспортного страхування. По-друге, використання телематичних даних дозволяє мінімізувати страхове шахрайство, надаючи об'єктивні докази для спростування інсценованих ДТП або завищених

збитків. По-третє, телематика виконує превентивну функцію, оскільки пряма залежність вартості страхування від стилю водіння стимулює учасників руху дотримуватися правил безпеки.

Активне впровадження цифрових технологій в страхуванні дозволить гармонізувати ринок, забезпечивши збереження рентабельності страхового бізнесу та фінансову доступність послуг для населення в умовах зростання вартості страхування.

Висновки та перспективи подальших розвідок у даному напрямі.

Автотранспортне страхування є ключовим сегментом вітчизняного страхового ринку, що забезпечує суспільну стабільність через реалізацію ефективного механізму захисту майнових та немайнових інтересів учасників дорожнього руху. Водночас, ринок автотранспортного страхування перебуває на етапі трансформації, зумовленої гармонізацією національного страхового законодавства з європейськими регуляторними вимогами. Встановлено, що вплив законодавчих змін носить дуалістичний характер, адже наближення ринку до європейських стандартів супроводжується ризиками зниження фінансової доступності страхових послуг. Стратегічним вектором розвитку автострахування визначено цифрову трансформацію, зокрема імплементацію телематичних моделей, як дієвого інструменту забезпечення справедливого ціноутворення та мінімізації страхового шахрайства. Перспективним напрямом подальших наукових досліджень є розробка прогностичних моделей впливу регуляторних змін на ринок ОСЦПВ з метою оцінки їх довгострокових наслідків для фінансової стійкості страховиків та доступності послуг. Окремої уваги потребує обґрунтування механізму адаптації зарубіжних цифрових технологій до реалій вітчизняного страхового ринку з урахуванням специфіки транспортної інфраструктури, рівня платоспроможності споживачів та безпекових умов.

Література

1. Балицька М. В. У фокусі Індексу реформ. Ринок обов'язкового внутрішнього автострахування у цифрах: новий рік – новий закон – нові

можливості. *VoxUkraine*. 2024. URL: <https://voxukraine.org/u-fokusi-indeksa-reform-rynok-obov-yazkovogo-vnutrishnogo-avtostrahuvannya-u-tsyfrakh-novyyj-rik-novyyj-zakon-novi-mozhlyvosti> (дата звернення: 01.12.2025).

2. Бовсуновська Г. С. Теоретичні засади розвитку автотранспортного страхування. *Економічний аналіз: зб. наук. праць*. 2013. Т. 13. №2. С. 135-140. URL: <https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/23/175>

3. Вергелюк Ю. Ю., Ганцяк М. О., Болдова А. А. Доступність ОСЦПВ в Україні в контексті адаптації до стандартів ЄС. *Acta Academiae Beregsiensis. Economics*. 2025. вип. 10. DOI: <http://dx.doi.org/10.58423/2786-6742/2025-10-300-313>

4. Костогриз В.Г., Гаряга Л.О. Автотранспортне страхування в Україні в період дії воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. №3. с. 85-91. URL: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/5628>

5. Наглядова статистика. Офіційний веб-сайт Національного банку України. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (дата звернення: 01.12.2025).

6. Новий Закон про Автоцивілку. Офіційний веб-сайт МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/education/category/novyy-zakon-pro-ostspv> (дата звернення: 01.12.2025).

7. Офіційний веб-сайт СГ ТАС. URL: <https://sgtas.ua> (дата звернення: 01.12.2025).

8. Офіційний веб-сайт СК «АРКС». URL: <https://arx.com.ua> (дата звернення: 01.12.2025).

9. Офіційний веб-сайт СК «УНІКА». URL: <https://unika.ua> (дата звернення: 01.12.2025).

10. Офіційний веб-сайт СК «ВУСО». URL: <https://vuso.ua> (дата звернення: 01.12.2025).

11. Офіційний веб-сайт СК «Арсенал Страхування». URL: <https://arsenal-ic.ua> (дата звернення: 01.12.2025).

12. Приказюк Н.В., Моташко Т.П. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2015. 3(168). с. 37-47. URL: <https://ideas.repec.org/a/scn/013723/15832457.html>
13. Приказюк Н. В., Моташко Т. П. Цифровізація страхування: можливості та загрози. *Ефективна економіка*. 2022. №12. URL: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/875/884>.
14. Про страхування: Закон України від 18.11.2021 №1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 01.12.2025).
15. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 21.05.2024 № 3720-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (дата звернення: 01.12.2025).
16. Рейтинг страхових компаній України за чистими страховими преміями за 12 місяців 2024 року. *Forinsurer*. URL: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/80> (дата звернення: 01.12.2025).
17. Страхові послуги: підручник: у 2 част. Ч.2. за ред. В.Д. Базилевича. Київ: Логос, 2014. 544 с.
18. Статистика. Офіційний веб-сайт МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics> (дата звернення: 01.12.2025).
19. Ткаченко Н. В., Криниця С. О. Аналіз сучасного ринку добровільного страхування автотранспортних засобів в Україні. *Фінансовий простір*. 2013. №4(12). С. 170-175. URL: <http://fp.lnu.edu.ua/index.php/fp/article/view/221/221>
20. Учасники угоди про пряме врегулювання збитків. Офіційний сайт МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/about/dcs-insurances> (дата звернення: 01.12.2025).
21. Що зміниться для водіїв після впровадження Нового закону про ОСЦПВ №8300. Офіційний веб-сайт МТСБУ. URL: <https://mtsbu.ua/news/post/shcho-zminitsya-dlya-vodiyiv-pislya-vprovadzhennya-novogo-zakonu-pro-oscpv-8300> (дата звернення: 01.12.2025).

22. Як телематика у автострахованні допомагає водіям економити. Офіційний веб-сайт СК «АПКС». URL: <https://arx.com.ua/blog/interesting-about-insurance/yak-telematyka-u-avtostrakhuvanni-domomahaie-vodiiam-ekonomyту> (дата звернення: 01.12.2025).

23. Dimitrios I. Tselentis, George Yannis, Eleni I. Vlahogianni. Innovative motor insurance schemes: A review of current practices and emerging trends. *Accident Analysis & Prevention*. 2017. Vol. 98. P. 139–148. URL: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457516303670?via%3Dihub>

24. Federico Orsini, Giulia De Cet, Francesca Freuli, Leandro Luigi Di Stasi, Mariaelena Tagliabue, Massimiliano Gastaldi, Riccardo Rossi. Real-time coaching programs for Manage-How-You-Drive insurance schemes: Analysis of retention after feedback removal. *Transportation Engineering*. 2025. 20. URL: https://www.researchgate.net/publication/391310979_Real-time_coaching_programs_for_Manage-How-You-Drive_insurance_schemes_analysis_of_retention_after_feedback_removal

25. Siniša Husnjak, Dragan Peraković, Ivan Forenbacher, Marijan Mumdziev. Telematics System in Usage Based Motor Insurance. *Procedia Engineering*. 2015. Vol. 100. P. 816–825. URL: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705815004634?ref=cra_js_challenge&fr=RR-1

References

1. Balytska, M. V. (2024), “In Focus of the Reform Index. The compulsory domestic auto insurance market in figures: new year – new law – new opportunities”, VoxUkraine, available at: <https://voxukraine.org/u-fokusi-indeksa-reform-rynok-obov-yazkovogo-vnutrishnogo-avtostrahuvannya-u-tsyfrah-novyj-rik-novyj-zakon-novi-mozhlyvosti> (Accessed 1 December 2025).

2. Bovsunovska, G. S. (2013), “Theoretical foundations of motor insurance development”, *Ekonomichnyj analiz: zb. nauk. prats*, vol. 13, no. 2, pp. 135–140, available at:

<https://www.econa.org.ua/index.php/econa/article/view/23/175> (Accessed 1 December 2025).

3. Verheluk Yu. Yu., Hantsiak M. O. and Boldova A. A. (2025), “Availability of motor vehicle insurance in Ukraine in the context of adaptation to EU standards”, *Acta Academiae Beregsasiensis. Economics*, vol. 10. <http://dx.doi.org/10.58423/2786-6742/2025-10-300-313>

4. Kostogryz V.G. and Garya L.O. (2025), “Motor vehicle insurance in Ukraine during martial law”, *Investytsii: praktyka ta dosvid*, vol. 3, pp. 85-91, available at: <https://www.nayka.com.ua/index.php/investplan/article/view/5628> (Accessed 1 December 2025).

5. Official website of the National Bank of Ukraine (2025), “Supervisory statistics”, available at: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (Accessed 1 December 2025).

6. Official website of the MTIBU (2025), “New Law on Motor Vehicle Insurance”, available at: <https://mtsbu.ua/education/category/novyy-zakon-pro-ostspv> (Accessed 1 December 2025).

7. Official website of “TAS” Insurance Group (2025), available at: <https://sgtas.ua> (Accessed 1 December 2025).

8. Official website of “ARX” Insurance Company (2025), available at: <https://arx.com.ua> (Accessed 1 December 2025).

9. Official website of “UNIQA” Insurance Company (2025), available at: <https://uniqa.ua> (Accessed 1 December 2025).

10. Official website of “VUSO” Insurance Company (2025), available at: <https://vuso.ua> (Accessed 1 December 2025).

11. Official website of “Arsenal Insurance” Insurance Company (2025), available at: <https://arsenal-ic.ua> (Accessed 1 December 2025).

12. Prykaziuk N.V. and Motashko T.P. (2015), “New vectors of development of motor insurance in Ukraine”, *Visnyk Kyivs'koho natsional'noho universytetu imeni Tarasa Shevchenka, Ekonomika*, 3(168), pp. 37-47, available at: <https://ideas.repec.org/a/scn/013723/15832457.html> (Accessed 1 December 2025).

13. Prykaziuk, N. V. and Motashko, T. P. (2022), “Digitalization of insurance: opportunities and threats”, *Efektivna ekonomika*, vol. 12, available at: <https://nayka.com.ua/index.php/ee/article/view/875/884> (Accessed 1 December 2025).
14. Verkhovna Rada of Ukraine (2021), The Law of Ukraine “On Insurance”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (Accessed 1 December 2025).
15. Verkhovna Rada of Ukraine (2024), The Law of Ukraine “On compulsory civil liability insurance for owners of land vehicles”, available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text> (Accessed 1 December 2025).
16. Forinsurer, “Rating of insurance companies in Ukraine by net insurance premiums for 12 months of 2024”, available at: <https://forinsurer.com/ratings/nonlife/24/12/80> (Accessed 1 December 2025).
17. Bazylevych V.D. (2014), *Strakhovi posluhy* [Insurance services], xol 2, Logos, Kyiv, Ukraine.
18. Official website of the Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine (2025), “Statistics”, available at: <https://mtsbu.ua/about/statistics> (Accessed 1 December 2025).
19. Tkachenko N.V. and Krynytsia S.O. (2013), “Analysis of the current market for voluntary motor vehicle insurance in Ukraine”, *Finansovyi prostir*, vol. 4 (12), pp. 170-175, available at: <http://fp.lnu.edu.ua/index.php/fp/article/view/221/221> (Accessed 1 December 2025).
20. Official website of the MTIBU (2025), “Participants in the agreement on direct settlement of losses”, available at: <https://mtsbu.ua/about/dcs-insurances> (Accessed 1 December 2025).
21. Official website of the MTIBU (2025), “What will change for drivers after the introduction of the New Law on Motor Third Party Liability Insurance №8300”, available at: <https://mtsbu.ua/news/post/shcho-zminitsya-dlya-vodiyiv-pislya-vprovadzhennya-novogo-zakonu-pro-oscgv-8300> (Accessed 1 December 2025).

22. Official website of “ARX” Insurance Company (2021), “How telematics in auto insurance helps drivers save money”, available at: <https://arx.com.ua/blog/interesting-about-insurance/yak-telematyka-u-avtostrakhuvanni-domomahaie-vodiiam-ekonomyty> (Accessed 1 December 2025).
23. Tselentis, D. I. Yannis, G. and Vlahogianni, E. I. (2017), Innovative motor insurance schemes: A review of current practices and emerging trends. *Accident Analysis & Prevention*, vol. 98, pp. 139–148, available at: <https://www.sciencedirect.com/science/article/abs/pii/S0001457516303670?via%3Dihub> (Accessed 1 December 2025).
24. Orsini, F. De Cet, G. Freuli, F. Di Stasi, L. L. Tagliabue, M. Gastaldi, M. and Rossi, R. (2025), “Real-time coaching programs for Manage-How-You-Drive insurance schemes: Analysis of retention after feedback removal”, *Transportation Engineering*, vol. 20, available at: https://www.researchgate.net/publication/391310979_Real-time_coaching_programs_for_Manage-How-You-Drive_insurance_schemes_analysis_of_retention_after_feedback_removal (Accessed 1 December 2025).
25. Husnjak, S. Peraković, D. Forenbacher, I. and Mumdzhev, M. (2015), “Telematics System in Usage Based Motor Insurance”, *Procedia Engineering*, vol. 100, pp. 816–825, available at: https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S1877705815004634?ref=cra_js_challenge&fr=RR-1 (Accessed 1 December 2025).

Отримано редакцією журналу / Received: 09.02.26

Прорецензовано / Revised: 13.02.26

Схвалено до друку / Accepted: 19.02.26