

РОЗВИТОК РИНКУ ПОСЛУГ З АВТОСТРАХУВАННЯ В УКРАЇНІ

Л. М. ХУДОЛІЙ¹, доктор економічних наук

О. А. ТОМАШЕВСЬКА¹, кандидат економічних наук

Л. В. БАРАБАШ², кандидат економічних наук

¹Національний університет біоресурсів і природокористування

²Уманський національний університет

Проблема розвитку ринку послуг автострахування в Україні є і залишатиметься досить актуальною. Кількісні та якісні зміни ситуації можуть значно покращити або погіршити захист страхувальників від ризиків, вплинути на прибутковість страхового бізнесу в країні. Незважаючи на те, що цей ринок є важливим сегментом у системі ринків страхових послуг України і займає близько 49 % його місткості, в теоретичному та методологічному плані він забезпечений досить слабо, а тому є важко прогнозованим, особливо в умовах війни.

Ключові слова: *теоретичні засади автострахування, методологія аналізу та прогнозу ринку послуг з автострахування, послуги з автострахування, аналіз кон'юнктури ринку, прогноз ємності ринку, КАСКО, ОСЦПВ.*

Постановка проблеми. Ринок послуг з автострахування – один із найбільш динамічно розвинених страхових ринків у світі, адже кількість транспортних засобів постійно зростає, відповідно, зростає і ступінь аварійності на дорогах, а відтак виникає потреба у посиленні захисту власників авто і їх користувачів. Страхові компанії нарощують пропозицію цих послуг, однак попит і пропозиція послуг не завжди балансуються, що породжує проблему волатильності тарифів.

Проблема розвитку ринку послуг автострахування в Україні є і залишатиметься досить актуальною. Різні тлумачення його сутності, невизначеність методичних підходів до розрахунку місткості, відсутність ринкової статистики та наукових прогнозів щодо кількісних та якісних змін роблять його недостатньо передбачуваним для суб'єктів ринку, стримуючи подальший розвиток на всіх сегментах. Нерозвиненість ринку послуг автострахування зменшує можливості страхового захисту власників і користувачів автотранспорту в умовах зростання ризиків, кількості дорожньо-транспортних пригод і потерпілих, збільшення матеріальних збитків внаслідок ДТП. Водночас, як вважають Głód et al. [2] і Внукова та ін. [3], повільне зростання пропозиції послуг автострахування не сприяє збільшенню доходів страховиків і прибутків вітчизняних страхових компаній та, як наголошують Polinkevych et al. [4], Шевчук та ін. [5], Волосович та ін. [6], формуванню бази інвестиційних ресурсів у країні. Розбалансована ситуація на ринку послуг автострахування призводить до волатильності тарифів на ці послуги та потребує запровадження елементів державного регулювання. Тому надзвичайно важливою

є розробка методичних підходів до дослідження ринку послуг автострахування, а також до моделювання прогнозу розвитку цього ринку в Україні на перспективу. Саме ці проблеми є найменш дослідженими в Україні та потребують наукового та практичного їх вирішення, чому і присвячена дана стаття.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблема кількісних і якісних змін, що відбуваються на ринку страхових послуг, зокрема у сегменті ринку послуг автострахування, не є абсолютно новою для науковців. Проте різні аспекти цієї проблеми стають відносно актуальними, зважаючи на етап розвитку цього ринку та на проблеми, з якими доводиться стикатися під час його становлення та функціонування в Україні.

У роботах Khudoliy & Sobko [7], Яворська та ін. [8], Proscorchuk et al. [9] охарактеризовано тенденції розвитку страхового ринку в Україні на початку ХХІ ст.; Козьменко та ін. [10], Гориславець та ін. [11] і Тринчук [12] розробили маркетингові стратегії та інструменти для страхових компаній, а Рахман та ін. [13] і Віленчук та ін. [14] розглянули проблеми стимулювання розвитку страхового ринку України. Клапків [15] у своїй монографії розробив організаційно-методологічні та правові основи формування ринку страхових послуг; його інституційні складові, а також фінансовий механізм функціонування інститутів, державну підтримку страхових компаній. Колектив авторів Glonty et al. [16] піднімали проблеми ризик-менеджменту і ролі страхування у розвитку країн. Загальні підходи до вивчення сутності ринку страхових послуг, методики цих науковців щодо його дослідження та регулювання лягли в основу більшості наукових праць, присвячених розвитку ринку послуг з автострахування, як провідного сегменту страхового ринку.

Варто наголосити, що ринок послуг з автострахування логічно розглядати в контексті ринку страхових послуг, оскільки він має спільну з ним природу і спільні риси; але в той же час він має і свої особливості, через які його було виділено в окремий сегмент, тенденції розвитку якого не завжди збігаються з ринком страхових послуг.

Історія формування ринку послуг з автострахування в Україні нараховує лише близько тридцяти років. На етапі активного становлення ринку послуг автострахування в Україні з'явилася серія наукових публікацій, присвячених організаційним засадам створення повноцінного ринку автострахування. В монографії за ред. Залєтова та ін. [17] низка вчених з різних країн досліджували економічну сутність автомобільного страхування та його класифікацію, ними було розглянуто взаємодію держави та страховиків у сфері безпеки дорожнього руху, вивчено міжнародний досвід обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів, досліджено фактори дорожньо-транспортного травматизму та його соціально-економічні наслідки, спрощену систему відшкодування майнової шкоди внаслідок ДТП, розроблено методи державного регулювання страхування. Проблеми моделювання державного регулювання порушувалися у публікації Ляшенка та Янушевої [18], Толстенко [19] досліджувала проблему створення системи страхування автомобільного транспорту в Україні та механізми її подальшого вдосконалення в ринкових умовах.

У полі зору науковців Марценюк-Розарьонової та Марчука [20] опинилася проблема впливу різних чинників на розвиток ринку автострахування в Україні. У дослідженні Стецюка, Залєтова та ін [17] найвпливовішими стимулюючими чинниками розвитку ринку автострахування визнані: збільшення кількості транспортних засобів, усвідомлення клієнтами необхідності страхового захисту, зростання платоспроможності власників транспортних засобів. При цьому найбільш дестабілізуючими факторами були визнані: недовіра до страховиків, ціновий демпінг і зростання шахрайства. Ці висновки автори врахували при виборі найвпливовіших факторів для розрахунку сукупного попиту та пропозиції, перевіряючи ступінь їх впливу на надходження страхових премій з автострахування.

На посилення впливу глобалізаційних процесів на розвиток ринку послуг з автострахування вказували Glonty et al. [16] Чинчалова [21], Ачкасова [22], Фесенко та Яремченко [23], Калайда [24], Островська-Данкевич та Сіміонеску [25]. Бритченко та ін. [26], Dankiewicz та ін. [27–28]. У публікації Захарченко та Явір [29] вказувалось на COVID-19 як на негативний фактор, що звузив ринок в останні роки. Авторами запропоновано «антиковідні» інструменти, що дозволяли стабілізувати ринок страхування. Під час повномасштабного вторгнення росії проти України з'явився новий негативний чинник – військові дії, які також суттєво впливають на функціонування ринку послуг автострахування, і це відображено в працях Внукової [30], Глонті та Зелениці [31], Мельник та ін. [32]. Останнім часом з'явилося багато робіт, що пов'язують подальший розвиток ринку страхових послуг, і зокрема автострахування, з інноваційним розвитком, з цифровізацією страхового бізнесу. Цю проблему порушують у своїх публікаціях Приказюк та Моташко [33–34], Старостіна та ін. [35], Клапків і Кедр [36], Луцишин та ін. [37], Plonka та ін. [38–40], Охріменко та Шуляк [41]. Цей напрямок досліджень є важливим як для вирішення проблеми розширення пропозиції за рахунок підвищення ефективності діяльності страховиків, так і для підвищення попиту страхувальників на послуги автострахування за рахунок зручності їх отримання.

Значно рідше в літературі порушуються питання розробки методичних підходів до оцінки стану цього ринку, розрахунку перспектив розширення попиту та пропозиції на ньому, розробки заходів щодо збалансованого розвитку ринку послуг з автострахування. І за останнє десятиліття у цьому напрямі досліджень збільшення робіт суттєво не спостерігається. Однак у публікації Лазаришиної [42] розглядаються методичні основи аналізу рівня виплат на страховому ринку України та зазначається, що один із найвищих рівнів виплат спостерігається саме за страхуванням цивільної відповідальності власників транспортних засобів, хоча і не уточнюються чинники впливу. Ляшенко та Янушева [43] підкреслюють, що розвиток ринку автострахування сильно залежить від дії фінансових криз, пандемій і зниження доходів населення, хоча математично ці залежності не розраховані. У роботі Бозуленко О., Бозуленко О. [44] підкреслено важливість прогнозування попиту населення для управління ринком: автори відзначають, що прогнозування споживчого попиту є найзатребуванішим, але складним дослідженням для визначення поточних і

стратегічних умов розвитку ринку. І з ними не можна не погодитись, розглядаючи ринок послуг з автострахування.

Метою даного дослідження стало висвітлення теоретичних і методологічних підходів до дослідження кон'юнктури ринку послуг з автомобільного страхування та прогнозування на цій основі його ємності на середньострокову перспективу в Україні. Для досягнення мети були поставлені наступні завдання:

- уточнити сутність ринку послуг з автострахування, розробити методологію аналізу кон'юнктури цього ринку та його сегментів;
- проаналізувати попит і пропозицію на ринку автострахування України та визначити вплив на них окремих факторів;
- змодельовати перспективи розвитку ринку автострахування та його сегментів на перспективу в Україні і намітити підходи щодо розширення цього ринку на середньострокову перспективу.

Методика досліджень. Дане дослідження побудовано на засадах неокласичної і неокейнсіанської теорій, що при аналізі кон'юнктури ринків виходять зі співвідношення попиту і пропозиції на них; враховують вплив на кон'юнктуру багатьох факторів; пропонують регулювання ринків здійснювати через балансування державою співвідношення між попитом і пропозицією, формуючи економіку зростання.

При розробці даної статті враховані ідеї сучасних вітчизняних і зарубіжних учених з широкого кола проблем розвитку ринку страхових та автострахових послуг. Авторами статті використовувалися загальнонаукові підходи (діалектичний, комплексний і системний). Інформаційною базою проведеного дослідження слугували нормативно-правові акти України з питань страхування.—Для аналізу вартісних показників КАСКО, договорів внутрішнього та зовнішнього автострахування в Україні використані дані «Огляду небанківського фінансового сектору НБУ» в т.ч. страхового, огляди періодичних видань страховиків тощо.

Для обробки даних використовувались методи: дедуктивний (загальна побудова роботи), абстрактно-логічний та синтезу (для визначення сутності ринку послуг автострахування), аналізу (для сегментації ринку автострахування), індукції (у процесі підготовки висновків). Також були використані спеціальні методи дослідження: коефіцієнти приросту та зростання (для оцінки тенденцій попиту та пропозиції), структурування (для оцінки структури послуг автострахування), моделювання шляхом кореляційного аналізу залежності валових страхових премій з добровільного страхування від ключових факторів впливу та регресійний аналіз для визначення довгострокових параметрів розвитку сегменту КАСКО в Україні. Балансовий метод використовувався для розрахунку прогнозу сумарної ємності ринку послуг з обов'язкового і добровільного автострахування в Україні.

Результати досліджень. У даному дослідженні автори виходили з того, що будь-яке явище, яке підлягає детальному вивченню, повинно мати достатньо точне визначення, щоби були методично правильно розраховані його параметри. Для визначення економічної сутності ринку послуг з

автострахування використано дедуктивний метод і виведено його з категорії «ринок», під яким розумілася система економічних відносин між суб'єктами щодо купівлі-продажу товарів (послуг). Отже, під ринком послуг з автострахування далі будемо розуміти систему економіко-правових відносин між страховиками та страхувальниками щодо купівлі-продажу послуг з автострахування. Тому ємність цього ринку слід вимірювати в грошовому еквіваленті. На цьому автори змушені наголошувати, оскільки в багатьох публікаціях, присвячених цьому ринку, при характеристиці ємності ринку вказуються показники: кількість страхових компаній, кількість їх клієнтів, кількість договорів, за якими робитимуться виплати і т. п. Проте вони скоріше є факторами, від яких залежать попит і пропозиція на ринку, ніж показниками ємності ринку.

Згідно Закону України «Про страхування» [1], страхові компанії розробляють страхові продукти, тобто умови страхування, що задовольняють визначені потреби клієнтів; а страхувальник отримує страхову послугу, що надається страховиком на підставі договору страхування для забезпечення потреби страхувальника у страховому захисті. За своїм характером це особливі фінансові послуги, оскільки надаються на специфічному ринку.

На нашу думку, специфіка ринку автострахування полягає в тому, що він міститься у двох сегментах страхового ринку: страхуванні майна та страхуванні відповідальності. Виділимо такі види автострахування, що формують сегменти цього ринку:

- страхування наземних транспортних засобів (легкових автомобілів, автобусів, вантажівок, причепів тощо). Ці послуги забезпечують відшкодування власнику збитків, завданих окремими ризиками, пов'язаними з транспортним засобом: викрадення, ДТП, пожежа, стихійне лихо; або з комплексним страхуванням сукупності ризиків транспортного засобу – КАСКО, що не передбачає страхування відповідальності власників, пасажирів, водія або майна, що знаходиться в автомобілі під час руху. За формою це добровільне страхування;

- страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів, що спрямоване на забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної здоров'ю, життю та майну третіх осіб, потерпілих у ДТП. Воно може здійснюватися за внутрішнім чи міжнародним («зелена карта») договором. За формою цей вид – обов'язкове страхування.

Наші спостереження показали, що факторами, що є найвпливовішими на попит на ринку автострахування, є кількість застрахованих автомобілів, їх страхова сума, доходи населення та його бажання страхуватися, розмір тарифів на автострахування.

Відповідно, на обсяг пропозиції на цьому ринку впливають такі фактори: кількість страхових компаній, що займаються страхуванням даних ризиків; ефективність для них операцій з автострахування; розмір відшкодувань страхувальникам; розмір тарифів.

Як будь-яке явище в процесі становлення, ринок автострахування розвивається за загальним законом діалектики – переходу в процесі

накопичення від кількісних змін до якісних, що можуть відбуватися поступово або різко. Узгоджуючи розвиток ринку послуг автострахування в Україні з цим загальним законом, можна очікувати в міру накопичення кількісних змін на цьому ринку орієнтації українських страхових компаній на новітні інноваційні технології, що набирають обертів у світі. Ми можемо передбачити різні сценарії: як повільне, так і швидке зростання ринку в цілому чи окремих його сегментів. Можна очікувати, що подальший розвиток цього ринку залежатиме від об'єктивних факторів, пов'язаних з кількісними змінами парку автомобілів та його характеристик, а з іншого боку – від удосконалення механізму балансування попиту та пропозиції на цьому ринку.

Тому актуальним завданням є прогнозування економічного сценарію розвитку ринку, його наслідків для страхового бізнесу та власників автотранспорту хоча б на середньо- та короткострокову перспективу.

Найважливішими характеристиками ринку послуг автострахування, як і будь-якого ринку, є показники його кон'юнктури: попит, пропозиція, їх співвідношення, розмір тарифів на послуги на відповідному етапі розвитку. Найскладнішою проблемою дослідження будь-якого ринку є дослідження його попиту [43]. На нашу думку, ринок послуг автострахування не є винятком. Виходячи зі статистичних даних, які на даний час є в Україні, за величину сумарного попиту можна умовно прийняти показники надходження премій як за КАСКО, так і за договорами цивільно-правової відповідальності. Для детальних прогнозних розрахунків доцільно розділити ці два види страхування, враховуючи, що страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів є обов'язковим видом страхування і поправка на готовність страхувальника укласти договори тут недоцільна. При цьому комплексне автострахування (КАСКО) є добровільним і враховуватиме бажання застрахувати транспорт. Обсяг пропозиції на цьому ринку залежатиме від кількості платоспроможних страхових компаній, що займаються страхуванням ризиків; від ефективності автострахування у цих компаніях; обсягу компенсації та розміру тарифів.

Найскладнішим є розрахунок попиту, проте саме він, зазвичай, характеризує ємність ринку. В Україні відсутня необхідна статистика, що могла би бути використана для аналізу попиту, як платоспроможної потреби. Тому визначили сумарний попит через зібрані страхові премії по всіх трьох сегментах: по КАСКО; по обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності за внутрішніми договорами (ОСЦПВ) і цивільно-правової відповідальності за міжнародними договорами. Згідно таб. 1, по всіх сегментах за 2018–2023 рр. в країні відбулось суттєве зростання попиту. За ці роки сумарна ємність ринку виросла з 13,0 до 24,4 млрд грн., тобто на 88 %. При цьому у структурі премій по роках КАСКО займало 51 %, а ОСЦПВ (автоцивілка) – 35 %, «зелена карта» – 14 %. Така тенденція була позитивною, оскільки добровільне комплексне страхування було переважаючим (крім 2023 р. по КАСКО) і свідчило про зростаюче бажання власників і їх готовність страхуватися від ризиків (табл. 1). Середньорічний приріст попиту за шість років (2018–2023 рр.) дорівнював 12,3 %.

Табл. 1. Динаміка і структура попиту на послуги автострахування в Україні за 2018–2023 рр.

Роки	КАСКО, млн грн	У % до сумарного попиту	ОСЦПВ (автоцивілк а), млн грн	У % до сумарного попиту	«Зелена карта», млн грн	У % до сумарного попиту	Всього попиту млн. грн	%
2018	6972	54	4493	35	1503	11	12974	100
2019	8134	54	5087	34	1889	12	15100	100
2020	7324	52	5177	37	1630	11	14131	100
2021	10601	55	6974	36	1700	9	19275	100
2022	11611	51	7671	34	3400	15	22682	100
2023	10900	48	8540	38	3108	20	22548	100
Середня за 2018– 2023 рр.	9257	51	6323	35	1687	14	17785	100
2023р. до 2018, %	156	–	190	–	207	–	174	–

Примітка. Авторські розробки на основі джерел: [44–46]

У 2022 р., з початку впровадження воєнного стану, відбулося зниження середньорічних темпів зростання премій по КАСКО, а в 2023 р. взагалі спостерігалось зменшення суми премій по цьому виду страхування на 6 % до попереднього періоду через падіння доходів населення, неготовність страховиків страхувати вживані та застарілі авто (середній вік вітчизняного автопарку склав 22,7 років) [47], зменшення чисельності автівок у власності (щороку протягом трьох років воєнного стану втрачалося в середньому по 30 тис. автівок, а ввезення автівок по імпорту у 2022 р. скоротилося на 49 % до рівня 2021 р. і склало 535 тис., з яких менше третини – нововвезені). При цьому тарифи на послуги з ОСЦПВ зросли на 22 %. Вдвічі, порівняно з 2021 роком, зросли обсяги попиту на послуги страхування по «Зеленій картці», що було пов'язано із масовим виїздом українців за кордон на початку війни.

У цілому ж, за даними НБУ, у 2023 р. в Україні ринок автострахування звузився на 1 %, до 22548 млн грн, порівняно з попереднім роком, причому більшою мірою це сталося за рахунок цивільної відповідальності за міжнародними договорами страхування, що не перевищили порогу рекордного 2022 р. При поточному курсі 46 грн за євро, ємність ринку склала 490 млн €, що становило майже 48 % від всього страхового ринку.

Після визначення середньорічних темпів приросту валових премій за шість років (2018–2023) по обов'язковому страхуванню ОСЦПВ і «Зеленій картці» провели на їх основі розрахунки на наступні два роки по цих сегментах. За такою методикою надходження по ОСЦПВ на 2025 р. можуть скласти 11294 млн грн, по «Зеленій картці» – 3328 млн грн, що разом по цих видах обов'язкового страхування складе 14622 млн грн.

Складнішим було прогнозування ємності на сегменті ринку КАСКО з добровільного страхування автотранспортних засобів до 2025 року. Зупинимось детальніше на методиці прогнозу місткості ринку в сегменті КАСКО. Його здійснено методом багатфакторного кореляційно-регресійного аналізу на основі тенденцій, що склалися за останні два десятиріччя в Україні. Такий підхід дав змогу оцінити ступінь впливу на досліджуваний показник ємності (Y) (обсяг страхових премій) кожного з введених у модель факторів (кількість страхових випадків, за якими прийнято рішення про здійснення страхових відшкодувань, тис.; кількість укладених за звітний період договорів страхування, тис.; доходи населення, млн грн.) при інших коефіцієнтах, зафіксованих на середньому рівні. Ступінь впливу всіх цих факторів на ємність ринку виявився дуже високим.

Між факторами існують складні взаємозв'язки, тому їхній вплив на ознаку результату є комплексним і не може розглядатися як проста сума ізольованих впливів.

Усі три залежності є нелінійними, і оскільки вивчення лінійних функцій має незаперечні переваги перед іншими класами функцій, ми зводимо виявлені нами залежності до лінійної функції. Рівняння нелінійної моделі має вигляд:

$$Y = AX_1^\alpha \cdot X_2^\beta \cdot X_3^\kappa, \quad (1)$$

де Y результуюча ознака;

X₁, X₂, X₃ – фактори (описані вище);

A, α , β , κ – параметри моделі.

Алгоритм виконання розрахунків був наступним. На першому етапі функція була лінеаризована і приведена до лінійного вигляду. Лінеаризацію проводили у два етапи. Обидві частини рівняння прологарифмовані:

$$\ln Y = \ln a_0 + \alpha \ln X_1 + \beta \ln X_2 + \kappa \ln X_3 \quad (2)$$

На другому етапі були побудовані множинні лінійні регресійні моделі та оцінені параметри моделі методом найменших квадратів.

Оскільки рівняння множинної регресії було визнано значущим згідно з критерієм Фішера, залежна змінна Y, що досліджується, дуже точно описується змінними, включеними до моделі регресії.

На основі отриманих даних виводиться така функція:

$$\ln Y = -2,274211 + 1,12232 \ln X_1 + 1,2692 \ln X_2 + 0,2098 \ln X_3 \quad (3)$$

На основі отриманої моделі було виведено залежність експозиції: A, β , κ – коефіцієнти еластичності залежності, які характеризують зміну результуючого показника при збільшенні відповідних факторів на 1 %.

Отриману модель використовували для прогнозування майбутніх показників валових надходжень за страховими преміями на основі фактичних або очікуваних параметрів факторів, описаних вище. Факторний прогноз розраховувався за допомогою одного з методів прогнозування динамічних

рядів, а саме методу ковзної середньої, що вважається цілком прийнятним для прогнозування на період до 5 років. Для прогнозування результативного показника (ємності ринку) використано метод прогнозування за допомогою регресійного аналізу. При підстановці прогнозних значень факторних характеристик у попередньо розраховане рівняння були отримані прогнозні значення результуючої характеристики – обсяг надходження премій за добровільним страхуванням КАСКО.

Описавши методику розрахунку, ми представляємо результати моделювання. Для виконання поставлених завдань були використані дані динаміки розвитку ринку послуг автострахування КАСКО за період 2002–2020 рр.

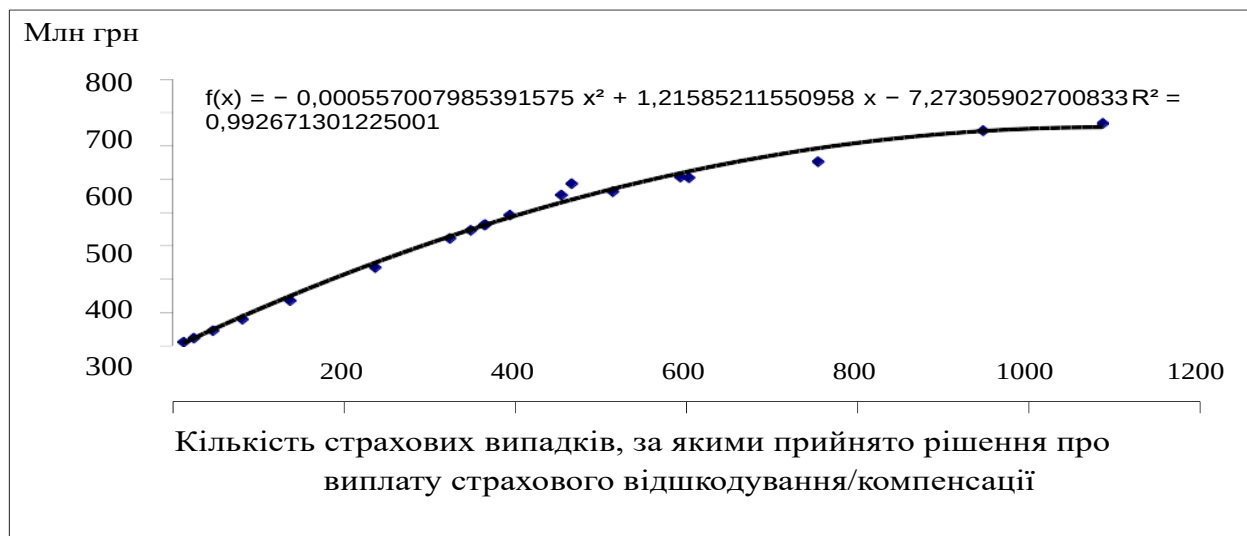


Рис. 1. Залежність розміру валових надходжень (страхових премій) по КАСКО від кількості страхових випадків, за якими прийнято рішення про страхові відшкодування.

Як видно з моделі, зображеної на рис. 1, валові надходження страхових премій описуються параболічною залежністю від кількості страхових випадків, за якими прийнято рішення про страхові відшкодування. Розрахований коефіцієнт детермінації становить 0,99, що свідчить про дуже сильну залежність.

Як видно з моделі, зображеної на рис. 2, надходження страхових премій також мають ступінь залежності від кількості договорів страхування, укладених протягом звітного періоду. Коефіцієнт детермінації становить 0,93, що також свідчить про дуже тісний зв'язок між цими показниками

Відповідно до моделі, наведеної на рис. 3, надходження страхових платежів мають експоненціальну залежність від доходу, але тіснота дещо слабша, коефіцієнт детермінації становить 0,83, однак це також є свідченням сильного тісного зв'язку між факторами. Отже, в нашому випадку обсяг валових надходжень по КАСКО залежить не від одного, а від декількох факторів. Між факторами існують складні взаємозв'язки, тому їх вплив на ознаку результативності є комплексним і не може розглядатися як проста сума ізольованих впливів.

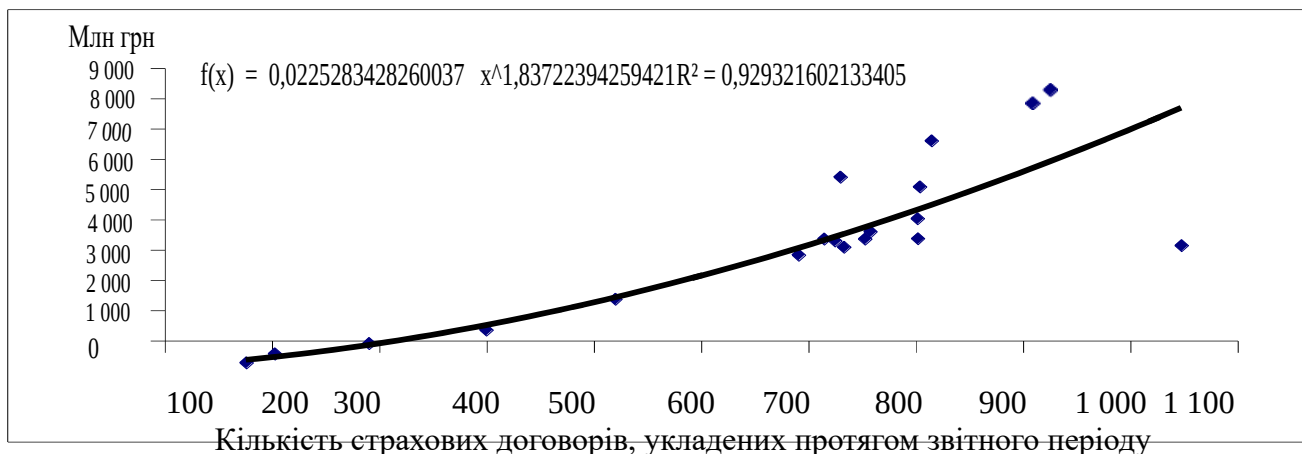


Рис. 2. Залежність суми страхових премій з автострахування від кількості укладених договорів страхування за звітний період

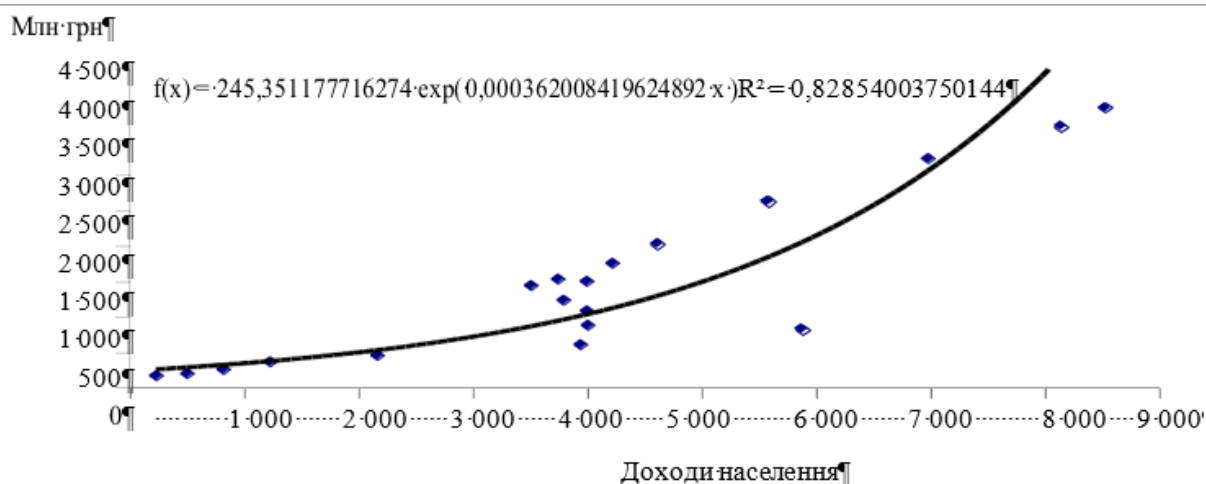


Рис. 3. Залежність розміру надходжень страхових премій по КАСКО від доходів населення

Побудуємо модель залежності місткості ринку (суми страхових премій) на основі найвпливовіших факторів попиту та пропозиції та оцінімо її параметри методом найменших квадратів. У результаті кореляційно-регресійного аналізу отримано наступні показники: R^2 становить 0,989, що вказує на дуже сильну залежність результуючої ознаки від обраних факторів; розрахунковий критерій Фішера $F=252,38$ перевищує табличне значення критерію Фішера $F(0,05; 3; 19) = 3,13$, тобто рівняння множинної регресії є значущим, тому досліджувана залежна змінна Y дуже точно описується включеними змінними в регресійній моделі.

На основі отриманих даних виводиться така функція:

$$\ln Y = -2,274211 + 1,12232 \ln X_1 + 1,2692 \ln X_2 + 0,2098 \ln X_3 \quad (4)$$

На основі отриманої моделі маємо залежність:

$$Y = 0,103 * X_1^{1,1232} * X_2^{1,26828} * X_3^{0,2098} \quad (5)$$

де A , β , κ – коефіцієнти еластичності залежності, які характеризують ефективне значення приросту відповідних факторів на 1 %.

Тож збільшення кількості страхових випадків, за якими прийнято рішення щодо страхових відшкодувань, на 1 % збільшує валові надходження страхових премій на 1,12 %; збільшення кількості укладених за звітний період договорів страхування на 1% збільшує валові надходження страхових премій на 1,268 %; збільшення доходів домогосподарств на 1 % збільшує валові надходження страхових премій на 0,21 %; Отриману модель використовували для прогнозування майбутніх показників валових страхових премій на основі фактичних або очікуваних параметрів факторів, описаних вище. Прогноз факторів розраховується одним з методів прогнозування часових рядів, а саме методом ковзної середньої, що цілком прийнятний для прогнозування на період до 5 років. Для прогнозування ефективної ознаки (валового доходу) використано метод прогнозування за допомогою регресійного аналізу (табл. 2).

Табл. 2. Прогноз валових страхових премій з добровільного страхування автотранспорту в Україні до кінця 2025 р., млн грн

Рік	Валові премії, млн грн	Кількість страхових випадків, за яких прийнято рішення про виплату страхових відшкодувань, тис.	Кількість договорів страхування, що укладені у звітному періоді, тис	Доходи населення, грн
	Y	X1	X2	X3
2021	8733,6	735	969	4552
2022	9306,9	809	1028	5096
2023	10129,7	872	1072	5668
2024	11173,1	952	1126	6382
2025	12323,4	1038	1184	7143

Примітка. Авторські розрахунки

Згідно з розрахунками, валові надходження страхових премій по КАСКО матимуть тенденцію до зростання і до 2025 року можуть перевищити рівень базового 2018 року на 77 %. Таким чином, до кінця 2025 р. місткість ринку добровільного автострахування збільшиться до 12,3 млрд грн за умови зростання кількості укладених договорів; збільшення кількості випадків, що підлягають відшкодуванню та зі зростанням доходів населення (табл. 2., рис. 4).

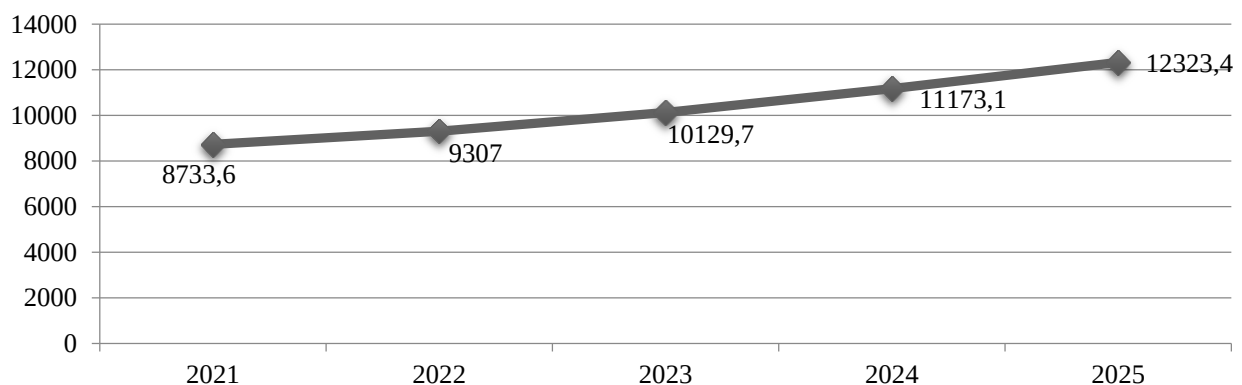


Рис. 4. Прогноз валових страхових премій з добровільного страхування автотранспорту в Україні до 2025 року, млн грн

Причому два перші фактори виявилися найбільш впливовими. А тому страхові компанії повинні дбати про покращення обслуговування клієнтів (шляхом розширення спектру послуг, їх зручності для клієнтів, в т.ч. і за рахунок впровадження фін технологій), підвищення відсотка відшкодування та стабілізацію чи навіть зниження розміру тарифів. По мірі відновлення економіки можна очікувати зростання доходів населення країни, а відтак і його бажання страхувати автотранспорт на добровільних засадах.

Визначення сумарної прогнозованої ємності ринку автострахування було здійснено шляхом підсумовування ємності його за всіма сегментами – обов’язковим страхуванням цивільної правової відповідальності, міжнародним обов’язковим страхуванням і комплексним автострахуванням (табл. 3).

Табл. 3. Прогноз сумарної ємності ринку з обов’язкового і добровільного страхування автотранспорту в Україні на 2024–2025 рр., млн грн

Рік	Валові премії, всього	в т. ч. КАСКО	в т. ч. ОСЦПВ	в т. ч. Міжнародне страхування «Зелена картка»
2024	24210	11173	9821	3216
2025	26945	12323	11294	3328

Примітка. Авторський розрахунок

Загальна місткість ринку автострахування в Україні на кінець 2025 року, за нашим прогнозом, може скласти майже 27 млрд грн, у т. ч. КАСКО – 12,3 млрд грн, цивільно-правова відповідальність (за внутрішніми та міжнародними договорами) – 14,6 млрд грн. У еквіваленті за курсом 46 гривень за євро ємність ринку автострахування складе близько 585,8 млн євро. За світовими мірками це небагато, але для України в умовах тривалого воєнного стану це може бути відчутне збільшення місткості фінансового ринку та зростання його інвестиційного потенціалу. Даний сегмент страхового ринку України є олігополістичним ринком і має тенденцію до посилення концентрації валових премій в руках великих страхових компаній. Тож підвищення ефективності державної політики має бути направлене на захист економічної конкуренції, недопущення монополізації ринку окремими компаніями і змови між олігополістами. Це гарантуватиме споживачам отримання якісних послуг за нижчими тарифами. При цьому доречно було б в Україні дотримуватися нормативів, що діють в ЄС: про недопустимість перевищення страховими компаніями встановленої питомої ваги від загального обсягу наданих страхових послуг. Відтак вважаємо своєчасним запровадження в країні з початку 2025 р. оновленого Закону України «Про обов’язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

Як видно з даного дослідження, з робіт багатьох науковців України та інших країн проблема розвитку ринку автострахування є досить актуальною як для автовласників, так і для страхового бізнесу. Для споживачів страхових послуг це можливість задоволення їх зростаючих потреб у страхуванні ризиків, для страхових компаній – перспектива нарощування їх прибутків від одного з

найперспективніших видів страхування. Коректна оцінка реального стану цього ринку на середньо- та довгострокову перспективу вимагає подальшого розвитку методології, створення відповідної статистичної бази для аналізу, а також цивілізованого підходу до запровадження механізмів регулювання ринку автострахування. На даний час в економічній літературі недостатньо робіт, що б розкривали специфіку дослідження попиту та пропозиції на даному ринку та надавали б методологію розрахунку прогнозу його місткості. Для країн з розвинутими ринками, які мають тривалу історію й усталені підходи до дослідження цього ринку, проблема може бути менш актуальною, ніж для України, чий ринок нараховує близько трьох десятиріч (до того страхування розвивалося на неринкових засадах), без відповідної багаторічної статистичної бази та зі специфічними умовами – функціонування в умовах повномасштабного військового вторгнення.

Є декілька робіт, в яких розглядаються методичні підходи до дослідження цього ринку, до визначення найвпливовіших факторів на його динаміку. Проте часто за розміри ринку пропонується приймати: чисельність компаній, їх клієнтів, кількість укладених договорів, що робить українські показники ємності неспівставними з показниками інших країн і не відповідає нашим розрахункам. Окремо можна виділити серію робіт, що присвячені впливу глобалізаційних процесів, фактору COVID-19, запровадженню Fin-tech і впливу повномасштабного військового вторгнення. Проте при всій важливості цих досліджень, в них рідко ці процеси розглядають як фактори впливу на величину ємності національного ринку, хоч більшість авторів цих публікацій наголошують на зростаючих тенденціях ринку послуг з автострахування та можливостях подальших позитивних кількісних і якісних змін на ньому.

Висновки. Враховуючи складність проблеми дослідження та коректного прогнозування місткості ринку послуг з автострахування, у статті було поставлено за мету розробити методологію аналізу та прогнозування кон'юнктури цього ринку на коротко-та середньострокову перспективу. Проведені дослідження дозволили визначити ринок послуг з автострахування як систему економічних відносин між страховиками та страхувальниками щодо купівлі-продажу послуг страхового захисту автотранспортних засобів та цивільної відповідальності перед третіми особами. Найважливішими атрибутами на цьому ринку слід вважати попит, пропозицію, ємність ринку, тарифи на послуги. Ємність цього ринку слід визначати в грошовому вимірі через показник страхових премій за цим видом страхування. Цей ринок є складовою ринку страхових послуг, який, у свою чергу, є сегментом ринку фінансових послуг. Важливим для аналізу та прогнозування є сегментація ринку послуг з автострахування за формами та видами страхування: добровільне страхування транспортних засобів від різних ризиків та обов'язкове страхування цивільної відповідальності за внутрішніми та зовнішніми договорами. Для більшої точності розрахунків ємності по кожному з них з огляду на їх специфіку пропонується проводити окремо.

Попит на ринку послуг з автострахування формується під впливом таких основних факторів: кількості застрахованих автотранспортних засобів,

страхових премій, доходів населення та його готовності страхувати автотранспортні ризики, розміру тарифів на ці послуги. На обсяг пропозиції на цьому ринку впливають такі чинники: кількість страхових компаній, що займаються страхуванням цих ризиків; ефективність їх діяльності з автострахування, кількість страхових випадків для відшкодування збитків страхувальникам, розмір тарифів.

Дане дослідження показало, що попит на ринку послуг автострахування у період 2018–2023 років формувався за рахунок добровільного страхування наземного транспорту (КАСКО) на 51 %, за рахунок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми договорами на 35 %, за рахунок обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників за міжнародними договорами «зеленої карти» – на 14 %. Попит у всіх сегментах протягом 2018–2023 років динамічно зростав. Зріс і загальний попит на ринку послуг автострахування з 13 млрд грн у 2018 році до 24,4 млрд грн у 2023 році (в 1,74 рази), при цьому в сегменті КАСКО він збільшився в 1,56 рази, в ОСЦПВ за внутрішніми договорами в 1,9 рази, за зовнішніми – в 2,1 рази.

Кореляційний аналіз у сегменті добровільного страхування автотранспорту виявив, що найвпливовішими факторами на формування місткості ринку стали: кількість укладених договорів страхування за звітний період; кількість страхових випадків, за якими прийнято рішення про здійснення страхових відшкодувань; доходи на душу населення. Отримані математичні залежності при застосуванні методу кореляційно-регресійного аналізу дозволили розробити прогноз ємності ринку в сегменті КАСКО до 2025 року до 12,3 млрд грн. Враховуючи зростання попиту в сегменті обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів за внутрішніми та зовнішніми договорами, можна очікувати, що у 2025 році сукупна ємність ринку послуг автострахування України може сягнути 26,7 млрд. грн. Проте таке зростання можливе лише за умови значного підвищення ефективності діяльності страхових компаній у наданні цього виду послуг, запровадження новітніх інноваційних Інтернет-сервісів для страхувальників, збільшення відшкодувань за договорами страхування, підвищення страхової грамотності населення, а також зростання доходів населення у період після скасування воєнного стану.

Література:

1. Про страхування: закон України № 1909 від 18.11.2021 р. Верховна Рада України. Законодавство України. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення 07.11.2025)
2. Głód J., Klapkiv L., Białek-Jaworska A., Opolski K. Dividends of life insurance companies and the solvency capital requirements. Jajuga K., Locarek-Junge H., Orłowski L., Staehr K. (eds) *Contemporary Trends and Challenges in Finance*. Springer Proceedings in Business and Economics. Springer, Cham. 2020. https://doi.org/10.1007/978-3-030-43078-8_18

3. Vnukova N., Davydenko D., Achkasova S., Yagolnitskyi O. Assessing the activities of insurance companies due to the disease of private pension. *Economic Studies (Ikonomicheski Izsledvania)*. 2022. № 31(5). С. 179–194.
4. Polinkevych O., Glonti V., Baranova V., Levchenko V., Yermoshenko A. Change of business models of Ukrainian insurance companies in the conditions of COVID-19. *Insurance Markets and Companies*. 2022. № 12(1). P. 83–98. [https://doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.08](https://doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.08)
5. Shevchuk O., Kondrat I., Stanienda J. Pandemic as an accelerator of digital transformation in the insurance industry: evidence from Ukraine. *Insurance Markets and Companies*. 2020. № 11(1). P. 30–41. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.11\(1\).2020.04](http://dx.doi.org/10.21511/ins.11(1).2020.04)
6. Volosovych S., Zelenitsa I., Kondratenko D., Szymla W., Mamchur R. Transformation of insurance technologies in the context of a pandemic. *Insurance Markets and Companies*. 2021. № 12(1). P. 1–13. [https://doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.01](https://doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.01)
7. Khudoliy L., Sobco Ih. Development of insurance market in Ukraine. In: *The Economics of the XXI Century: Current State and Development Prospect*. Monograph. Sciencce Publishing. London. 2018
8. Yavorska T., Voytovych L., Voytovych D. The impact of macroeconomic factors on the development of the insurance system in Ukraine. *Insurance Markets and Companies*. 2022. № 13(1). P. 21–35. [https://doi.org/10.21511/ins.13\(1\).2022.03](https://doi.org/10.21511/ins.13(1).2022.03)
9. Prokopchuk O., Nepochatenko O., Malyovanyi M., Ulyanych Y., Bilan Y. Trends in the functioning of the Ukrainian insurance services market. *Insurance Markets and Companies*. 2022. № 13(1). P. 47–65. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.13\(1\).2022.05](http://dx.doi.org/10.21511/ins.13(1).2022.05)
10. Козьменко О.В., Козьменко С.М., Васильєва Т.А. та ін. «4Р» маркетингу страхових компаній: монографія. Суми. Університетська книга. 2014. 432 с.
11. Horyslavets P., Plonka M., Trynchuk V. Experience marketing and its tools in promoting the insurance services. *Innovative Marketing*. 2018. № 14(1). P. 41–48. [http://dx.doi.org/10.21511/im.14\(1\).2018.05](http://dx.doi.org/10.21511/im.14(1).2018.05)
12. Trynchuk V. Management of visual communications in insurance companies (on the example of using icons in logos). *Problems and Perspectives in Management*. 2017. № 15(2-2). P. 319–331. [http://dx.doi.org/10.21511/ppm.15\(2-2\).2017.02](http://dx.doi.org/10.21511/ppm.15(2-2).2017.02)
13. Рахман М.С., Євтушенко В.А., Сипало Д.А. Заходи стимулювання страхового ринку України. *БізнесІнформ*. 2020. № 8. С. 196–202
14. Vilenchuk O., Nedilska L., Kurovska N., Vikarchuk O., Klapkiv Y. Mission of international agribusiness insurance: modern challenges and opportunities for Ukraine. *Scientific Horizons*. 2022. № 25(10). С. 107–118. [https://doi.org/10.48077/scihor.25\(10\).2022.107-118](https://doi.org/10.48077/scihor.25(10).2022.107-118)
15. Клапків Ю. Ринок страхових послуг: концептуальні засади, технічні інновації та перспективи розвитку: монографія. Тернопіль. ТНЕУ, Економічна думка. 2020. 568 с.
16. Glonti V., Tsintsadze A., Oniani L., Ghogoberidze T. Risk management problems and the role of insurance in developing countries. *Montenegrin Journal of*

Economics. 2023. № 19(2). P. 153–165. <https://doi.org/10.14254/1800-5845/2023.19-2.13>

17. Залєтов О.М., Кнейслер О.В., Стецюк В.М., Толстенко О.Ю. та ін. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху: кол. монографія. К. Міжнародна агенція «VeeZone». 2012. 509 с.

18. Ляшенко Н.В., Янушева Л.М. Ринок автотранспортного страхування України: стан, проблеми розвитку та особливості регулювання в умовах глобалізації страхових відносин. *Державне управління: удосконалення та розвиток*. 2012. № 8. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=450> (дата звернення 31.11.2025)

19. Толстенко О.Ю. Система страхування автомобільного транспорту в Україні: монографія. Тернопіль. Підручники і посібники. 2011. 208 с.

20. Марценюк-Розарьєнова О.В., Марчук Ю.Ю. Розвиток ринку автострахування в Україні: проблеми та перспективи. *Ефективна економіка*. 2018. № 3. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6182> (дата звернення 08.11.2025)

21. Ćinčalová S. The impact of the level of corporate social responsibility on financial performance: evidence from insurance firms in the Czech Republic. *Insurance Markets and Companies*. 2021. № 12(1). P. 64–71. [https://doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.06](https://doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.06)

22. Achkasova S. The governmental regulation of the insurance market in the European integration processes. *Economic Annals-XXI*. 2015. № 7-8(2). P. 49–52

23. Фесенко Н.В., Яремченко Л.М. Стан та перспективи функціонування страхового ринку України в умовах глобалізації. *Економіка та держава*. 2019. № 8. С. 28–34

24. Kalayda S. The impact of digitalization on the economic convergence of the insurance market. *Insurance Markets and Companies*. 2021. № 12(1). P. 51–63. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.05](http://dx.doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.05)

25. Ostrowska-Dankiewicz A., Simionescu M. Relationship between the insurance market and macroeconomic indicators in the EU member states. *Transformations in Business and Economics*. 2020. № 19(3). P. 175–187

26. Britchenko I., Polinkevych O., Trynchuk V., Khovrak I. The impact of COVID19 on the philosophy of doing business in a sustainable environment. *Economic Studies (Ikonomicheski Izsledvania)*. 2023. № 32(2). P. 100–116. URL:

27. Dankiewicz R., Tworzydło D., Ostrowska-Dankiewicz A. Distribution of services within the call center and COVID-19: a case study. *WSEAS Transactions on Business and Economics*. 2020. № 17. P. 921–932. <https://doi.org/10.37394/23207.2020.17.90>

28. Dankiewicz R., Balawejder B., Tomczyk T., Trynchuk V. The impact of the COVID-19 pandemic on the due payments of Polish enterprises from selected industries. *Investment Management and Financial Innovations*. 2021. № 18(2). P. 144–154. [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.18\(2\).2021.12](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.18(2).2021.12)

29. Захарченко Н., Явір С. Вплив COVID-19 на ринок страхування в Україні та у всьому світі. *Ринкова економіка: сучасна теорія і практика управління*. 2021. № 1(47). URL: <http://rinek.onu.edu.ua/article/view/227009> (дата звернення 12.11.2025)

30. Внукова Н. М. Сучасний стан та тенденції розвитку страхування в умовах воєнного стану. *Страховий ринок України: виклики в період дії воєнного стану та перспективи подальшого розвитку: матеріали доповідей міжнародного науково-практичного круглого столу*. 2022. С. 9–10
31. Глонті В., Зелениця І. Ризик війни та його вплив на функціонування страхового ринку України. *Страховий ринок України: виклики в період дії воєнного стану та перспективи подальшого розвитку: матеріали доповідей міжнародного науково-практичного круглого столу*. 2022. С. 17–19
32. Melnyk M., Zhabynets O., Myshchyshyn I., Orlov V. Efficient use of the insurance sector potential adjusted for its shadowing: case of Ukraine. *Insurance Markets and Companies*. 2021. № 12(1). P. 16–31. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.02](http://dx.doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.02)
33. Приказюк Н., Моташко Т. Нові вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2015. Вип. 3. С. 37–47. <http://dx.doi.org/10.17721/1728-2667.2015/168-3/6>
34. Приказюк Н., Моташко Т. Роль інтернету в реалізації страхових послуг. *Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка. Економіка*. 2014. Вип. 3(56). С. 45–52
35. Starostina A., Pikus R., Kravchenko V. Innovative activities within Ukrainian insurance companies. *Marketing and Management of Innovations*. 2020. № 2. P. 44–45. <https://doi.org/10.21272/mmi.2020.2-03>
36. Klapkiv L., Kedra A. Is demand for technologies determined by production costs? The case of insurance companies. *Engineering Economics*. 2022. № 33(3). P. 275–290. <https://doi.org/10.5755/j01.ee.33.3.25610>
37. Lutsyshyn Z., Klapkiv Y., Kucher T., Svirskyi V. Development of innovative instruments in the financial market of Ukraine. *Espacios*. 2019. № 40(28). P. 22
38. Płonka M., Kozuch M., Stanienda J. The fourth industrial revolution and contemporary technological, economic and cultural megatrends. In: *Public Goods and the Fourth Industrial Revolution: Inclusive Models of Finance, Distribution and Production*. 2022. P. 7–34
39. Płonka M., Niznik J., Jedynak T. Health security as a public good in the era of the fourth industrial revolution in Poland. In: *Public Goods and the Fourth Industrial Revolution: Inclusive Models of Finance, Distribution and Production*. 2022. P. 109–142. London: Routledge
40. Płonka M., Rosiek K., Jedynak T. The impact of the fourth industrial revolution and contemporary megatrends on the production and distribution of public goods and services. In: *Industrial Revolution 4.0*. 2022. P. 40–68. <https://doi.org/10.4324/9781003264170-4>
41. Охріменко І., Шуляк Д. Актуальність цифровізації страхового бізнесу на тлі сучасних соціально-економічних і геополітичних викликів. *Наукові перспективи*. 2022. № 8(26). С. 186–199. [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2022-8\(26\)-186-199](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2022-8(26)-186-199)
42. Лазаришина І. Д. Методичні засади аналізу рівня виплат на страховому ринку України. *БізнесІнформ*. 2019. № 8. С. 13–142.

43. Бозуленко О. Я., Бозуленко О. Ю. Сутність прогнозування попиту населення. *Вчені записки ТНУ імені В.І. Вернадського. Серія: Економіка і управління*. 2018. № 5. Том 29(68). С. 34–38

44. Щоквартальна статистика страхового ринку України за 2002–2024 роки представлена на основі офіційних звітів страхових компаній України, наданих страховими регуляторами НБУ (з 2022 року) та Нацкомфінпослуг (2002–2022). FORINSURER. [Електронний ресурс]. URL: <https://forinsurer.com/stat>.

45. Страхування цивільної відповідальності (ОСЦВП). МТСБУ. [Електронний ресурс]. URL: <https://mtsbu.ua/en/about/statistics> (дата звернення 20.11.2025).

46. Статистика внутрішнього страхування. МТСБУ. [Електронний ресурс]. URL: <http://www.mtsbu.ua/ua/statistics/Statisticaldata/> (дата звернення 20.11.2025)

47. Український автопарк найстаріший у Європі. *Автоконсалтинг*. [Електронний ресурс]. URL: <https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=48524> (дата звернення 20.11.2025).

48. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: закон України № 3720. Відомості ВР. 2024. № 37, 38. С. 238. [Електронний ресурс]. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text>.

References:

1. Verkhovna Rada of Ukraine. (2021). *On insurance: Law of Ukraine No. 1909 of 18.11.2021*. Legislation of Ukraine. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (accessed 07.11.2025).

2. Głód, J., Klapkiv, L., Białek-Jaworska, A., Opolski, K. (2020). Dividends of life insurance companies and the solvency capital requirements. In: Jajuga, K., Locarek-Junge, H., Orłowski, L., Staehr, K. (eds), *Contemporary Trends and Challenges in Finance*, Springer Proceedings in Business and Economics, Springer, Cham. https://doi.org/10.1007/978-3-030-43078-8_18

3. Vnukova, N., Davydenko, D., Achkasova, S., Yagolnitskyi, O. (2022). Assessing the activities of insurance companies due to the disease of private pension. *Economic Studies*, 31(5), 179–194.

4. Polinkevych, O., Glonti, V., Baranova, V., Levchenko, V., Yermoshenko, A. (2022). Change of business models of Ukrainian insurance companies in the conditions of COVID-19. *Insurance Markets and Companies*, 12(1), 83–98. [https://doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.08](https://doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.08)

5. Shevchuk, O., Kondrat, I., Stanienda, J. (2020). Pandemic as an accelerator of digital transformation in the insurance industry: evidence from Ukraine. *Insurance Markets and Companies*, 11(1), 30–41. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.11\(1\).2020.04](http://dx.doi.org/10.21511/ins.11(1).2020.04)

6. Volosovych, S., Zelenitsa, I., Kondratenko, D., Szymła, W., Mamchur, R. (2021). Transformation of insurance technologies in the context of a pandemic. *Insurance Markets and Companies*, 12(1), 1–13. [https://doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.01](https://doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.01)

7. Khudoliy, L., Sobco, I. (2018). Development of insurance market in Ukraine. In: *The Economics of the XXI Century: Current State and Development Prospect*, Monograph, Sciemcee Publishing, London.
8. Yavorska, T., Voytovych, L., Voytovych, D. (2022). The impact of macroeconomic factors on the development of the insurance system in Ukraine. *Insurance Markets and Companies*, 13(1), 21–35. [https://doi.org/10.21511/ins.13\(1\).2022.03](https://doi.org/10.21511/ins.13(1).2022.03)
9. Prokopchuk, O., Nepochatenko, O., Malyovanyi, M., Ulyanych, Y., Bilan, Y. (2022). Trends in the functioning of the Ukrainian insurance services market. *Insurance Markets and Companies*, 13(1), 47–65. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.13\(1\).2022.05](http://dx.doi.org/10.21511/ins.13(1).2022.05)
10. Kozmenko, O.V., Kozmenko, S.M., Vasylieva, T.A., et al. (2014). *“4P” of marketing of insurance companies: Monograph*. Sumy: Universytetska Knyha. [in Ukrainian].
11. Horyslavets, P., Plonka, M., Trynchuk, V. (2018). Experience marketing and its tools in promoting the insurance services. *Innovative Marketing*, 14(1), 41–48. [http://dx.doi.org/10.21511/im.14\(1\).2018.05](http://dx.doi.org/10.21511/im.14(1).2018.05)
12. Trynchuk, V. (2017). Management of visual communications in insurance companies (on the example of using icons in logos). *Problems and Perspectives in Management*, 15(2-2), 319–331. [http://dx.doi.org/10.21511/ppm.15\(2-2\).2017.02](http://dx.doi.org/10.21511/ppm.15(2-2).2017.02)
13. Rakhman, M.S., Yevtushenko, V.A., Sypalo, D.A. (2020). Measures to stimulate the insurance market of Ukraine. *BusinessInform*, 8, 196–202. [in Ukrainian]
14. Vilenchuk, O., Nedilska, L., Kurovska, N., Vikarchuk, O., Klapkiv, Y. (2022). Mission of international agribusiness insurance: modern challenges and opportunities for Ukraine. *Scientific Horizons*, 25(10), 107–118. [https://doi.org/10.48077/scihor.25\(10\).2022.107-118](https://doi.org/10.48077/scihor.25(10).2022.107-118)
15. Klapkiv, Y. (2020). *Insurance services market: conceptual foundations, technical innovations and development prospects: Monograph*. Ternopil: TNEU, Ekonomichna Dumka. [in Ukrainian].
16. Glonti, V., Tsintsadze, A., Oniani, L., Ghoghoberidze, T. (2023). Risk management problems and the role of insurance in developing countries. *Montenegrin Journal of Economics*, 19(2), 153–165. <https://doi.org/10.14254/1800-5845/2023.19-2.13>
17. Zaletov, O.M., Kneisler, O.V., Stetsyuk, V.M., Tolstenko, O.Yu., et al. (2012). *Automobile insurance in the road safety system: Collective monograph*. Kyiv: International Agency “BeeZone”. [in Ukrainian].
18. Lyashenko, N.V., Yanusheva, L.M. (2012). Automobile insurance market of Ukraine: state, development problems and regulation features under globalization of insurance relations. *State Management: Improvement and Development*, 8. <http://www.dy.nayka.com.ua/?op=1&z=450> (accessed 31.11.2025). [in Ukrainian].
19. Tolstenko, O.Yu. (2011). *Automobile transport insurance system in Ukraine: Monograph*. Ternopil: Pidruchnyky i Posibnyky. [in Ukrainian].
20. Martsenyuk-Rozarionova, O.V., Marchuk, Y.Yu. (2018). Development of the auto insurance market in Ukraine: problems and prospects. *Efektivna Ekonomika*, 3. <http://www.economy.nayka.com.ua/?op=1&z=6182> (accessed 08.11.2025). [in Ukrainian].

21. Činčalová, S. (2021). The impact of the level of corporate social responsibility on financial performance: evidence from insurance firms in the Czech Republic. *Insurance Markets and Companies*, 12(1), 64–71. [https://doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.06](https://doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.06)
22. Achkasova, S. (2015). The governmental regulation of the insurance market in the European integration processes. *Economic Annals-XXI*, 7-8(2), 49–52.
23. Fesenko, N.V., Yaremchenko, L.M. (2019). State and prospects of functioning of the insurance market of Ukraine under globalization. *Economics and State*, 8, 28–34. [in Ukrainian].
24. Kalayda, S. (2021). The impact of digitalization on the economic convergence of the insurance market. *Insurance Markets and Companies*, 12(1), 51–63. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.05](http://dx.doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.05)
25. Ostrowska-Dankiewicz, A., Simionescu, M. (2020). Relationship between the insurance market and macroeconomic indicators in the EU member states. *Transformations in Business and Economics*, 19(3), 175–187
26. Britchenko, I., Polinkevych, O., Trynchuk, V., Khovrak, I. (2023). The impact of COVID-19 on the philosophy of doing business in a sustainable environment. *Economic Studies (Ikonomicheski Izsledvania)*, 32(2), 100–116.
27. Dankiewicz, R., Tworzydło, D., Ostrowska-Dankiewicz, A. (2020). Distribution of services within the call center and COVID-19: a case study. *WSEAS Transactions on Business and Economics*, 17, 921–932. <https://doi.org/10.37394/23207.2020.17.90>
28. Dankiewicz, R., Balawejder, B., Tomczyk, T., Trynchuk, V. (2021). The impact of the COVID-19 pandemic on the due payments of Polish enterprises from selected industries. *Investment Management and Financial Innovations*, 18(2), 144–154. [http://dx.doi.org/10.21511/imfi.18\(2\).2021.12](http://dx.doi.org/10.21511/imfi.18(2).2021.12)
29. Zakharchenko, N., Yavir, S. (2021). The impact of COVID-19 on the insurance market in Ukraine and worldwide. *Market Economy: Modern Theory and Management Practice*, 1(47). <http://rinek.onu.edu.ua/article/view/227009> (accessed 12.11.2025). [in Ukrainian].
30. Vnukova, N. M. (2022). Current state and trends of insurance development under martial law. In: *Insurance Market of Ukraine: Challenges during Martial Law and Prospects for Further Development: Materials of the International Scientific-Practical Round Table*, 9–10. [in Ukrainian]
31. Glonti, V., Zelenitsa, I. (2022). Risk of war and its impact on the functioning of the insurance market in Ukraine. In: *Insurance Market of Ukraine: Challenges during Martial Law and Prospects for Further Development: Materials of the International Scientific-Practical Round Table*, 17–19. [in Ukrainian].
32. Melnyk, M., Zhabynets, O., Myshchyshyn, I., Orlov, V. (2021). Efficient use of the insurance sector potential adjusted for its shadowing: case of Ukraine. *Insurance Markets and Companies*, 12(1), 16–31. [http://dx.doi.org/10.21511/ins.12\(1\).2021.02](http://dx.doi.org/10.21511/ins.12(1).2021.02)
33. Prykaziuk, N., Motashko, T. (2015). New vectors of automobile insurance development in Ukraine. *Visnyk of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics*, 3, 37–47. <http://dx.doi.org/10.17721/1728-2667.2015/168-3/6>

34. Prykaziuk, N., Motashko, T. (2014). Role of the Internet in providing insurance services. *Visnyk of Taras Shevchenko National University of Kyiv. Economics*, 3(56), 45–52.
35. Starostina, A., Pikus, R., Kravchenko, V. (2020). Innovative activities within Ukrainian insurance companies. *Marketing and Management of Innovations*, 2, 44–45. <https://doi.org/10.21272/mmi.2020.2-03>
36. Klapkiv, L., Kedra, A. (2022). Is demand for technologies determined by production costs? The case of insurance companies. *Engineering Economics*, 33(3), 275–290. <https://doi.org/10.5755/j01.ee.33.3.25610>
37. Lutsyshyn, Z., Klapkiv, Y., Kucher, T., Svirskyi, V. (2019). Development of innovative instruments in the financial market of Ukraine. *Espacios*, 40(28), 22.
38. Płonka, M., Kozuch, M., Stanienda, J. (2022). The fourth industrial revolution and contemporary technological, economic and cultural megatrends. In: *Public Goods and the Fourth Industrial Revolution: Inclusive Models of Finance, Distribution and Production*, 7–34.
39. Płonka, M., Niznik, J., Jedynek, T. (2022). Health security as a public good in the era of the fourth industrial revolution in Poland. In: *Public Goods and the Fourth Industrial Revolution: Inclusive Models of Finance, Distribution and Production*, 109–142. London: Routledge.
40. Płonka, M., Rosiek, K., Jedynek, T. (2022). The impact of the fourth industrial revolution and contemporary megatrends on the production and distribution of public goods and services. In: *Industrial Revolution 4.0*, 40–68. <https://doi.org/10.4324/9781003264170-4>
41. Okhrimenko, I., Shulyak, D. (2022). Relevance of digitalization of insurance business amid modern socio-economic and geopolitical challenges. *Scientific Perspectives*, 8(26), 186–199. [https://doi.org/10.52058/2708-7530-2022-8\(26\)-186-199](https://doi.org/10.52058/2708-7530-2022-8(26)-186-199)
42. Lazaryshyna, I. D. (2019). Methodological principles of analyzing the level of payments in the insurance market of Ukraine. *BusinessInform*, 8, 13–142. <http://jnas.nbu.gov.ua/article/UJRN-0001046614> (accessed 19.11.2025). [in Ukrainian].
43. Bozulenko, O. Ya., Bozulenko, O.Yu. (2018). Essence of forecasting population demand. *Scientific Notes of V.I. Vernadsky Taurida National University. Series: Economics and Management*, 5, 29(68), 34–38. [in Ukrainian].
44. FORINSURER. (2002–2024). Quarterly statistics of the insurance market of Ukraine based on official reports of insurance companies of Ukraine provided by NBU (since 2022) and National Financial Services Commission (2002–2022). <https://forinsurer.com/stat> (accessed 20.11.2025). [in Ukrainian].
45. Motor Third Party Liability Insurance (MTPL). *MTSBU*. <https://mtsbu.ua/en/about/statistics> (accessed 20.11.2025).
46. Domestic insurance statistics. *MTSBU*. <http://www.mtsbu.ua/ua/statistics/Statisticaldata/> (accessed 20.11.2025).
47. Ukrainian car fleet is the oldest in Europe. *Autoconsulting*. <https://www.autoconsulting.com.ua/article.php?sid=48524> (accessed 20.11.2025).
48. On mandatory civil liability insurance of owners of land vehicles: Law of Ukraine No. 3720. *Vedomosti VR*, 2024, 37, 38, 238. <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3720-20#Text>.

Annotation

Khudoliy L., Tomashevska O., Barabash L.

Development of the market of auto insurance services in Ukraine

The article is devoted to the theoretical and methodological foundations of analyzing and forecasting the auto insurance services market; trends in the development of this market in Ukraine over the past six years and in the future as a key segment of the national insurance market with a share of about 49% of its capacity.

The article defines the economic essence of the auto insurance services market as a system of economic and legal relations between insurers and policyholders regarding the purchase and sale of insurance protection for motor vehicles and the civil liability of their owners. It has been clarified that the capacity of this market should be measured in monetary terms using insurance premium indicators rather than quantitative characteristics (number of contracts, companies, insured cars, policyholders, etc.), which are only factors influencing supply and demand.

Based on data from the NBU, the National Financial Services Commission, and the Motor Insurance Bureau of Ukraine, the structural dynamics of demand in the Ukrainian market for 2018–2023 were analyzed and the following trends were identified: total premiums increased from UAH 13,0 billion to UAH 22,5 billion (by 74%); with CASCO accounting for 51% of demand, MTPL for 35%, and Green Card for 14%. A slowdown in the growth of the CASCO segment was observed during the period of martial law due to a decline in household incomes, the aging of the vehicle fleet, and a decrease in its size. At the same time, international insurance grew rapidly due to the mass migration of the population abroad at the beginning of the war.

The use of correlation-regression modeling with linearization of dependencies made it possible to establish the significance of three main factors influencing the CASCO market: the number of contracts concluded (elasticity 1,27%), the number of insured events with compensation (1,12%), and household income (0,21%). The coefficient of determination of 0,989 confirms the high accuracy of the model.

Based on the model, a forecast has been made according to which by the end of 2025, CASCO premium income could reach UAH 12,3 billion, and the total estimated capacity of the auto insurance market will be almost UAH 28 billion (EUR 586 million). At the same time, it is noted that market prospects necessitate the improvement of insurance companies' business initiatives, including in the direction of increasing compensation, expanding the range of services, developing the digitalization of the insurance business, and strengthening state policy in the field of competition protection and prevention of monopolization.

Key words: theoretical foundations of auto insurance, methodology for analyzing and forecasting the auto insurance services market, auto insurance services, market analysis, market capacity forecast, CASCO, MTPL.