

Formation of Market Relations in Motor Insurance – Historical Aspect

Artur Shirinian¹, Lada Shirinyan²

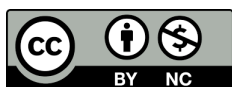
Abstract. Motor insurance is an important segment of the modern insurance market, providing protection for property and the personal interests of road users and reducing the consequences of road accidents. The article aims to analyze the stages of formation and development of the basic provisions of motor insurance and its implementation in Ukraine, taking into account historical, economic, and behavioral factors. The research methodology is based on the application of historical-genetic, historical-comparative, systemic, economic-analytical, and actuarial-statistical methods. The article describes the evolution of motor insurance, outlines its development in Europe, the USA, and Ukraine, and assesses the impact of digitalization, telematics, and military risks on modern mechanisms for tariff formation and risk assessment. The results of the study show that the key principles of insurance – solidarity risk sharing, the formation of common funds, the compensatory nature of payments, and social orientation – were formed long before the advent of motor transport and were later adapted to the new conditions of mobility and technical progress. Nowadays, the development of motor insurance has been accompanied by the industry's professionalization, the strengthening of regulatory frameworks, and the expansion of the range of insurance products. In Ukraine, after 2022, military, digital, and structural factors did not change the basic actuarial principles; however, only the method of their implementation has changed: the transformation of motor insurance extends actuarial principles to the conditions of stochastic non-stationarity and multidimensional risk structure. There is a transition from static tariff models to behavioral auto insurance, when the cost of the policy depends on the individual behavior of the driver (pay-as-you-drive). InsurTech solutions are becoming increasingly widespread: online registration of mandatory civil liability insurance and CASCO, integration of motor insurance into digital platforms, and automation of loss settlement. In terms of institutional and regulatory transformation of the market, the implementation of European directives is taking place, requirements for financial stability of insurers are being strengthened, the number of companies is being reduced, players are being consolidated, and the role of the National Bank of Ukraine as a key regulator is growing. Thus, the motor insurance market in Ukraine is developing in line with global trends in digitalization and tariff personalization, while also being characterized by the unique impact of war risks.

Keywords: motor insurance, insurance risks, history of insurance, insurance development, road traffic accidents, compulsory motor third party liability insurance, CASCO insurance, Motor Transport Insurance Bureau of Ukraine.

Received: 26 June 2026 | **Revised:** 27 July 2026 | **Accepted:** 3 August 2026 | **Published:** 30 September 2026

Suggested Citation

Shirinian, A., & Shirinyan, L. (2026). Formation of Market Relations in Motor Insurance – Historical Aspect. *Oblik i finansy*, 3(113), 186-195. [https://doi.org/10.33146/2518-1181-2026-3\(113\)-186-195](https://doi.org/10.33146/2518-1181-2026-3(113)-186-195)



This is an open access article under the terms of the Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 License (<http://www.creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>), which permits use and distribution in any medium, provided the original work is properly cited and the use is non-commercial.

© The Author(s) 2026

¹ **Artur Shirinian**, Rauf Ablyazov East European University, Ukraine.
ORCID 0000-0003-4264-8799

² **Lada Shirinyan**, National University of Food Technologies, Ukraine.
ORCID 0000-0002-8349-2113
E-mail: ladashirinyan@ukr.net (Corresponding author)

Історичний аспект формування ринкових відносин в автотранспортному страхуванні

Артур Шірінян¹, Лада Шірінян²

¹ Приватний заклад «Східноєвропейський університет імені Рауфа Аблязова», Україна

² Національний університет харчових технологій, Україна

Анотація. Автотранспортне страхування є важливим сегментом сучасного страхового ринку, що забезпечує захист майнових і особистих інтересів учасників дорожнього руху та зменшує наслідки дорожньо-транспортних пригод. Метою статті є аналіз етапів формування та розвитку базисних положень автотранспортного страхування та імплементації його в Україні з урахуванням історичних, економічних та поведінкових чинників. Методологія дослідження ґрунтується на застосуванні історико-генетичного, історико-порівняльного, системного, економіко-аналітичного та актуарно-статистичного методів. Стаття описує еволюцію автотранспортного страхування, розкриває особливості його розвитку в Європі, США та Україні, а також оцінює вплив цифровізації, телематики й воєнних ризиків на сучасні механізми тарифоутворення та оцінювання страхових ризиків. Результати дослідження свідчать, що ключові принципи страхування – солідарний розподіл ризиків, формування спільних фондів, компенсаційний характер виплат та соціальна спрямованість – сформувалися задовго до появи автомобільного транспорту і згодом були адаптовані до нових умов мобільності та технічного прогресу. В наш час формування автотранспортного страхування супроводжувалося професіоналізацією галузі, удосконаленням законодавчого регулювання та розширенням спектру страхових продуктів. В Україні після 2022 року воєнні, цифрові та структурні фактори не змінили базові актуарні принципи, однак, змінився лише спосіб їх реалізації: трансформація автострахування розширює актуарні принципи до умов стохастичної нестационарності та багатовимірної ризикової структури. Спостерігається перехід від статичних тарифних моделей до поведінкового авто страхування, коли вартість поліса залежить від індивідуальної поведінки водія. Все більшого поширення набувають InsurTech-рішення: онлайн-оформлення ОСЦПВ і КАСКО, інтеграція автострахування в цифрові платформи, автоматизація врегулювання збитків. В частині інституційної та регуляторної трансформації ринку відбувається імплементація європейських директив, посилення вимог до фінансової стійкості страховиків, скорочення кількості компаній, укрупнення гравців, зростання ролі НБУ як ключового регулятора. Таким чином, ринок автострахування в Україні розвивається відповідно до світових тенденцій цифровізації та персоналізації тарифів, однак, водночас характеризується унікальним впливом воєнних ризиків.

Ключові слова: автотранспортне страхування, страхові ризики, історія страхування, розвиток страхування, дорожньо-транспортні пригоди, ОСЦПВ, КАСКО, МТСБУ.

Постановка проблеми. Автотранспортне страхування є важливим сегментом страхового ринку, що виконує ключову соціально-економічну функцію – забезпечує захист майнових інтересів учасників дорожнього руху та сприяє зниженню фінансових наслідків дорожньо-транспортних пригод. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я, щороку у світі внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП) гине близько 1,2 млн осіб, до 50 млн отримують травми [1]. Високий рівень аварійності у світі зумовлює постійну актуальність розвитку страхових механізмів у сфері транспорту та потребу дослідження їх історичних засад.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика розвитку ринку автотранспортного страхування в Україні знайшла відображення у працях вітчизняних науковців. Зокрема, у дослідженні О.В. Марценюк-Розарьонової та Ю.Ю. Марчука (2018) здійснено аналіз ринку автострахування України за 2015-2018 роки [2]. О.М. Залетов, О.В. Кнейслер, В.М. Стецюк, О.Ю. Толстенко та ін. (2012) досліджували чинники

розвитку ринку автострахування на основі даних за 2005-2011 роки [3]. Л.М. Худолій, О.А. Томашевська та Л.В. Барабаш (2025) розглянули теоретико-методологічні засади аналізу та прогнозування ринку автострахових послуг на основі показників попиту, пропозиції, ємності ринку та тарифної політики, що дало змогу дослідникам сформуувати прогноз його розвитку на 2025 рік [4, с. 254]. В.Г. Костогряз та Л.О. Гаряга (2025) дослідили трансформацію автотранспортного страхування в Україні, акцентуючи увагу на інноваційних напрямках розвитку галузі в кризових умовах [5, с. 85]. Водночас, незважаючи на значну кількість наукових напрацювань, окремі аспекти залишаються недостатньо дослідженими. Зокрема потребують поглибленого аналізу історичні етапи формування базових принципів автотранспортного страхування, еволюція вимог до страхових продуктів та трансформація підходів у різні періоди для цілісного уявлення про галузь убезпечення і автострахування.

Метою статті є аналіз етапів формування та розвитку базисних положень автотранспортного страхування та імплементації його в Україні з урахуванням історичних, економічних та поведінкових чинників.

Об'єктом дослідження є базові принципи формування автотранспортного страхування в історичному контексті.

Методологія дослідження. У роботі застосовано історико-генетичний метод, що дав змогу простежити еволюцію страхових відносин від ранніх форм взаємної допомоги в стародавніх цивілізаціях до сучасних систем автострахування та виявити причинно-наслідкові зв'язки між розвитком економічних відносин, транспортної інфраструктури та інституціоналізацією страхового захисту. Історико-порівняльний метод використано для зіставлення етапів розвитку автострахування у Європі, США та Україні, а також для аналізу трансформації підходів до регулювання обов'язкового та добровільного страхування. Системний підхід забезпечив розгляд автотранспортного страхування як багаторівневої економіко-інституційної системи та узагальнення взаємозв'язків між розвитком транспортної інфраструктури, ризиковим середовищем і механізмами страхового захисту. У рамках логіко-аналітичного методу встановлено взаємозв'язки між конструктивними параметрами транспортних засобів, умовами експлуатації та страховим оцінюванням ризиків. Структурно-логічний метод застосовано для формування послідовності викладення матеріалу та концептуалізації етапів еволюції автострахування, включаючи його інституціоналізацію, розвиток обов'язкового страхування та сучасну цифрову трансформацію. Для аналізу поточних тенденцій використано економіко-аналітичний метод, що дозволив оцінити вплив цифровізації, телематики та воєнних ризиків на тарифоутворення та структуру страхових продуктів. Актуарно-статистичний підхід застосовано для обґрунтування методів оцінки ризиків, зокрема використання узагальнених лінійних моделей (GLM) та ймовірнісних процесів для опису стохастичної природи страхових подій.

Інформаційною базою дослідження стали наукові праці вітчизняних і зарубіжних учених, ресурси мережі Інтернет, законодавчі та нормативно-правові акти України, міжнародна практика страхового регулювання.

Результати дослідження.

І. Історичний нарис формування автострахових відносин

Перші форми страхових відносин сформувалися у давніх цивілізаціях як механізми мінімізації ризиків у торговельній діяльності. У Месопотамії (регіон Близького Сходу між річками Тигр і Євфрат, який охоплює території сучасного південного Іраку, східної частини Сирії та південно-східної Туреччини, IV–III тис. до н. е.) шумерські купці здійснювали обмін і продаж товарів, застосовували систему позик із умовним списанням боргу у разі втрати товару, що

відображало ранню форму передачі ризику у процесі транспортування.

У Вавилоні положення Кодексу царя Хаммурапі (близько 1750 р. до н. е.) передбачали укладення обов'язкових угод і закріплювали колективну відповідальність учасників торговельних караванів за можливі збитки у разі нападу або інших непередбачуваних обставин та порядок їх розподілу. Такий підхід засвідчив можливість законодавчого регулювання ризиків. Аналогічні практики взаємного відшкодування існували в регіонах Східного Середземномор'я, де формувалися спільні фонди для компенсації втрат майна під час перевезень.

У період античності (приблизно 1200 р. до н. е. – 500 р. н. е.) фінікійці (узбережжя сучасного Лівану) фінансували будівництво кораблів для здійснення морських перевезень і заснування колоній у різних частинах Середземномор'я, використовували фінансові механізми, за якими боргові зобов'язання анулювалися у разі загибелі судна під час морського перевезення. Це сприяло формуванню принципу умовності страхового відшкодування (надання фінансового захисту лише за умови настання визначеної події) та розвитку ранніх моделей управління морськими ризиками.

У Стародавньому Єгипті (близько 3000–30 рр. до н. е.) та Стародавньому Римі (з VIII ст. до н. е.) функціонували релігійні та професійні об'єднання взаємодопомоги, що акумулювали регулярні внески для підтримки членів громад у разі втрати майна або смерті. У Єгипті купці здійснювали обмін товарами, переважно використовуючи річку Ніл як основну транспортну артерію. Торгівля значною мірою контролювалася державою та храмами, водночас функціонували релігійні об'єднання взаємодопомоги, діяльність яких була спрямована на матеріальну підтримку сімей померлих членів. У межах цих інституцій поступово сформувалися базові принципи солідарності, колективного фінансування та цільового використання ресурсів.

У зазначений період страхові відносини мали переважно соціальний характер і не були спрямовані на отримання прибутку. Вони виконували функцію взаємної підтримки, що згодом стала основою інституціоналізації соціального страхування та формування державних механізмів захисту ризиків.

У I–IX століттях сформувалися ключові прототипи страхових механізмів: морська позика (*foenus nauticum*), взаємне страхування вантажів, принцип «загальної аварії», а також організовані форми купецьких і ремісничих об'єднань із регулярними внесками. У цей період закріпилися базові підходи до передачі ризику, солідарного розподілу збитків та формування страхових фондів.

У середньовіччі (X–XIV ст.) розвиток страхових відносин відбувався у межах гільдій і професійних об'єднань, які забезпечували компенсацію втрат у разі хвороб, пожеж або смерті членів спільнот. Паралельно формується морське страхування як окрема система управління транспортними ризиками.

Це сприяло закріпленню принципів спеціалізації ризиків, регулярності внесків і солідарної участі.

У XVII–XIX століттях відбулося розширення страхових послуг та їх інституціоналізація. Формуються види майнового страхування, страхування відповідальності, нещасних випадків і транспортних ризиків. Розвиток транспортної інфраструктури зумовив виокремлення страхування вантажів і становлення передумов автомобільного страхування. У цей період остаточно закріплюються принципи відшкодування збитків, диференціації ризиків і комерційного характеру страхових відносин.

Таким чином, деякі ключові принципи автострахування – солідарний розподіл ризиків, формування спільних фондів, компенсаційний характер виплат та соціальна спрямованість – сформувалися задовго до появи автомобільного транспорту.

II. Інженерні основи транспортних ризиків

Еволюцію транспортної інфраструктури умовно можна представити так: римські дороги → середньовічні вози → залізниця → автомобілі, при цьому транспортні засоби значною мірою підлаштовувалися під наявні дорожні умови. Зміна характеристик транспортної інфраструктури та конструкції транспортних засобів безпосередньо впливала на природу транспортних ризиків, а отже – і на підходи до їх страхового оцінювання.

Близько 2000–1600 рр. до н. е. з'являються бойові колісниця (двоколесні вози з кінями). Вони використовувалися царями та арміями і стали символом влади. Ширина колії старовинних возів із двома кінями становила приблизно 1,4–1,6 м. Для роз'їзду двох возів потрібно було близько 3 метри. Колеса возів швидко продавлювали колію, тому нові дороги підганяли під уже існуючі, а ширина колії закріплювалася століттями.

Конструктивні параметри перших автомобілів також значною мірою визначалися станом дорожньої мережі. Зокрема, висота транспортного засобу є важливим фактором у контексті транспортних ризиків, оскільки впливає на стійкість, імовірність перекидання, тяжкість дорожньо-транспортних пригод та вартість відновлення. Висота кузова та коліс формувалася з урахуванням рельєфу поверхні: колеса мали бути достатньо великими, щоб долати нерівності та не застрягати в колії, а кузов піднімали над дорогою для запобігання пошкодженням. Первинно автомобілі мали великі колеса, значний кліренс (відстань до землі) та високу посадку, що забезпечувало прохідність на нерівних дорогах. Із покращенням якості дорожнього покриття відбувалося зменшення розмірів коліс і зниження центру мас, що сприяло підвищенню стійкості та зменшенню ризику перекидання.

Таким чином, еволюція транспортних засобів та інфраструктури безпосередньо вплинула на рівень транспортних ризиків, які визначають імовірність настання дорожньо-транспортних пригод та величину можливих збитків. Інженерні характеристики, зокрема ширина колії, кліренс, висота кузова та

положення центру мас, впливають на стійкість, керованість і безпеку експлуатації транспортних засобів. У сучасному автострахуванні ці параметри враховуються при оцінюванні ризику, формуванні тарифів та визначенні умов страхового покриття.

Сьогодні до основних страхових ризиків у сфері автострахування належать пошкодження транспортного засобу, його повне знищення або незаконне заволодіння. Страхове покриття може також поширюватися на додаткове обладнання, встановлене виробником та інтегроване в конструкцію автомобіля (аудіосистеми, охоронні комплекси тощо). Натомість переносні пристрої, такі як портативні медіапристрої чи фототехніка, як правило, не включаються до страхового покриття.

В наш час приблизно 2/3 населення Землі їздить по правій стороні: стандартом для більшості країн світу (близько 165 країн) є правосторонній рух; кермо в автомобілях переважно розташоване ліворуч при правосторонньому русі. Вибір сторони руху на дорозі є наслідком історичних традицій, військових звичок, політичних впливів різних епох та фізіологічних особливостей людини (більшість людей – правші). Існують дані, що римляни рухалися лівою стороною дороги: це підтверджує знахідка римської каменоломні, де ліва колія (якщо дивитися від каменоломні) зношена значно сильніше [6]. Правосторонній рух часто пов'язують з Великою Французькою революцією і полководцем-реформатором Наполеоном Бонапартом. Швеція була серед останніх країн, які перейшли з лівостороннього руху на правосторонній – це сталося у 1967 році. Натомість одним із найновіших випадків переходу у зворотному напрямку є Самоа, де у 2009 році запровадили лівосторонній рух, зокрема через зручність імпорту автомобілів із правим кермом із сусідніх країн, таких як Австралія. Організація дорожнього руху, включаючи сторону руху та конструктивне розташування керма, впливає на поведінку водіїв, ергономіку керування та статистику дорожньо-транспортних пригод, що також враховується при оцінці транспортних ризиків.

III. Базові критерії ціноутворення в автомобільному страхуванні

Початкові підходи до формування страхових тарифів в автомобільному страхуванні заклали основу існуючих сьогодні методів оцінки ризику. У 1903–1911 роках у США діяла Асоціація ліцензованих виробників автомобілів (ALAM), яка фактично впливала на регулювання автомобільного ринку та визначення вартості страхових полісів [7]. ALAM сформувала систему критеріїв оцінки ризику, що враховувала технічні, експлуатаційні та соціальні характеристики транспортного засобу і його власника. До основних факторів належали потужність двигуна, тип пального, призначення автомобіля, професія власника, умови зберігання, географія експлуатації, ризик викрадення та ліміти відповідальності. Зокрема, вищу потужність двигуна та складніші умови експлуатації пов'язували з підвищеним ризиком, що збільшувало вартість

страхового полісу. Експлуатаційні характеристики (тип пального, призначення авто, місце зберігання) та зовнішні фактори (урбанізованість території) також впливали на рівень тарифів. Оцінка ризику водночас включала суб'єктивні елементи, зокрема професію та поведінкові характеристики власника, що відображало відсутність розвиненої статистичної бази на ранньому етапі розвитку страхування.

Поступово ці підходи трансформувалися: із появою масового виробництва автомобілів та зростанням статистики ДТП ризик викрадення та цивільної відповідальності почав оцінюватися на більш формалізованій основі, з використанням фіксованих тарифних підходів.

Отже, система критеріїв ALAM стала раннім прикладом комплексного (технічного та поведінкового) підходу до оцінки страхового ризику, який у сучасному автострахуванні еволюціонував у актуарні моделі та скорингові системи тарифоутворення.

IV. Правові основи страхового убезпечення і безпеки дорожнього руху

У європейських країнах запровадження обов'язкового автострахування розпочалося у Данії (1918 р.), далі – у Норвегії (1926), Швеції (1929) та Великій Британії (1930). У Великій Британії воно було закріплено Законом «Road Traffic Act 1930» [8]. У Франції аналогічні вимоги введено законом 1958 року. До 1950-х років обов'язкове автострахування стало поширеною практикою в Європі.

У США перші законодавчі норми з'явилися у 1925 році в штаті Массачусетс, де страхування стало обов'язковим для реєстрації авто. У 1927 році аналогічні вимоги запровадив штат Мічиган [9]. До 1920-х років автострахування залишалося добровільним і малопоширеним. Ці ініціативи сформували принцип обов'язковості страхування цивільної відповідальності, який став основою

сучасних систем автострахування, зокрема ОСЦПВ в Україні.

Спеціалізовані компанії з автомобільного страхування. Перші спеціалізовані страхові компанії з'явилися у Великій Британії (1897) та США (1898). На початковому етапі автомобілі розглядалися як «екіпажі без коней», а тарифи визначалися за аналогією з кінними транспортними засобами через відсутність статистики ДТП.

У 1920-х роках із масовим поширенням автомобілів різко зростає кількість аварій, що посилює соціальне значення страхування. Воно виконувало передусім функцію захисту потерпілих і забезпечення компенсацій, що стало основою для запровадження системи обов'язкового страхування цивільної відповідальності (ОСЦПВ). Її ключові принципи – захист третіх осіб і гарантія відшкодування незалежно від платоспроможності винної сторони.

Перші поліси. У 1897 році американський механік і піонер автомобілебудування із Вестфілда (Массачусетс) Гілберт Луміс (*Gilbert J. Loomis*) став першим в історії власником поліса автострахування. Компанія Travelers Insurance Company адаптувала для нього поліс відповідальності власників кінних екіпажів (рис. 1). Луміс застрахував саморобний паровий автомобіль, заплативши від \$5 до \$7,50 за покриття збитків у розмірі \$1000 (і залишався клієнтом компанії понад 60 років). Поліс передбачав покриття відповідальності, що виникала внаслідок ДТП, тілесних ушкоджень або майнових збитків, заподіяних транспортним засобом.

У 1898 році лікар Трумен Мартін придбав перший поліс із чітким визначенням автомобіля як об'єкта страхування. У 1902 році вперше було включено покриття майнових ризиків (пожежа, крадіжка), що заклало основу поділу на ОСЦПВ і КАСКО [10-11].



Рис. 1. Транспортний засіб Гілберта Дж. Луміса, який він застрахував у страховика Travelers Insurance Company

Джерело: Архів Travelers Insurance Company [10].

Перші освітні заклади і професійні організації. Паралельно формувалася професійна інфраструктура страхування. У 1873 році в Манчестері створено перший навчальний страховий інститут (Insurance Institute of Manchester) для обміну знаннями та ідеями з питань страхування, з особливим акцентом на страхування від пожежі, враховуючи кількість

виробників текстилю в місті. Страховий інститут Манчестера мав політику вибіркового членства та вимагав від членів обіймати керівні посади в страховій галузі. Далі виникли аналогічні установи в Глазго, Ірландії та інших містах.

У 1897 році відбулася конференція страхових інститутів, де було започатковано координацію

освітньої та професійної діяльності й створення Федерації страхових інститутів Великої Британії та Ірландії. На той час у Великій Британії та Ірландії існувало понад 20 страхових Інститутів [12].

V. Становлення автострахових відносин в Україні

Розвиток автотранспортного страхування в Україні розпочався ще з діяльності української страхової компанії «Дністер» (1892 р.). У радянський період обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів не функціонувало, а відшкодування збитків здійснювалося переважно через адміністративні або судові механізми. До 1988 року страхову діяльність забезпечували державні установи – Держстрах та Індержстрах. Закон СРСР «Про кооперацію» (1988 р.) започаткував монополізацію страхового ринку, а після розпаду СРСР кожна держава сформувала власну систему страхування [13, с. 288; 14], і зазначений Закон не застосовується на території України від 07.05.2022.

У 2004 році в Україні було запроваджено обов'язкове страхування цивільної відповідальності

власників транспортних засобів на основі Закону №1961-IV, який набув чинності з 1 липня 2004 року [15]. Його метою є забезпечення компенсації шкоди потерпілим у ДТП та підвищення стабільності страхового ринку.

Відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт», до автотранспортних засобів належать легкові й вантажні автомобілі, автобуси, мотоцикли, причеми, спеціалізована та сільськогосподарська техніка, що використовується на дорогах загального користування [16].

Автотранспортне страхування регулюється законами України «Про страхування», «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності...» та «Про дорожній рух» [15–18]. Законодавство наводить 4 види транспортного страхування (автотранспортне, авіаційне, морське, залізничного транспорту). Автострахування є складовою транспортного страхування та поділяється на обов'язкове (ОСЦПВ) і добровільне (КАСКО, страхування вантажів, нещасних випадків тощо) (табл. 1).

Таблиця 1. Види страхування автотранспортних засобів

№	Назва	Категорія і пояснення
Добровільне страхування		
1	АвтоКАСКО (страхування транспортного засобу)	Забезпечує покриття збитків у разі пошкодження, повного знищення або викрадення автомобіля. Може включати додаткові опції, зокрема захист від наслідків воєнних дій, ракетних ударів та пошкоджень уламками
2	Страхування від нещасних випадків під час ДТП	Передбачає фінансовий захист водія та пасажирів у разі травмування або втрати працездатності внаслідок ДТП
3	Страхування вантажів при автоперевезеннях	Гарантує відшкодування у випадку втрати, пошкодження або знищення вантажу під час транспортування
4	Страхування від усіх ризиків (комплексне страхування)	Охоплює максимально широкий перелік страхових випадків, поєднуючи елементи різних страхових продуктів
Обов'язкове страхування		
5	ОСЦПВ (страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів)	Покриває шкоду, заподіяну третім особам (їхньому здоров'ю або майну) внаслідок ДТП. Існують два основні види полісів: 1) внутрішній – діє в межах України; 2) міжнародний («Зелена картка») – поширюється на країни-учасниці відповідної системи

Джерело: наведено згідно із законодавством України [15–18].

Результати нашого аналізу свідчать, що автотранспортне страхування являє собою систему економічних і страхових відносин (сукупність страхових послуг), пов'язаних із використанням автотранспортних засобів, що спрямована на захист майнових і особистих інтересів учасників дорожнього руху (власників транспортних засобів, водіїв, пасажирів, суб'єктів господарювання та третіх осіб) шляхом формування страхових фондів і здійснення страхових виплат у разі настання дорожньо-транспортних пригод або інших несприятливих подій. Сьогодні автострахування базується на ключових принципах, сформованих у процесі

історичної еволюції страхових відносин, зокрема: обов'язковості страхового захисту цивільної відповідальності власників автотранспорту, відшкодування завданих збитків, солідарного розподілу ризиків та державного регулювання автострахування.

Відповідно до Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» установлені граничні розміри страхових виплат [15]:

1) за шкоду, завдану життю та здоров'ю, до 500000 грн на одну особу (до 5000000 грн на один страховий випадок);

2) за шкоду, завдану майну потерпілих, до 250000 грн на одного потерпілого (до 1250000 грн на один страховий випадок незалежно від кількості потерпілих).

Страхова освіта і професійні об'єднання страховиків. У другій половині XIX століття відбулася професіоналізація страхової діяльності, що передбачала формування системи спеціалізованої освіти, стандартизацію знань та розвиток актуарних підходів до оцінки ризиків. Це стало важливою передумовою виникнення страхової освіти та управління ризиками в автотранспортному страхуванні. Сьогодні підготовка фахівців з автострахування здійснюється в економічних університетах та інститутах України і зазвичай входить до напрямку спеціальності «Фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок». Провідні освітні центри зосереджені переважно у містах Київ, Львів, Харків, Одеса, Тернопіль.

У сфері автотранспортного страхування в Україні ключову роль відіграють професійні об'єднання страховиків, серед яких Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ), Національна асоціація страховиків України, Ліга страхових організацій України та Асоціація «Страховий бізнес». Ці структури забезпечують координацію діяльності страховиків, захист їхніх інтересів, участь у формуванні страхового законодавства та розвиток всіх сегментів ринку страхування. Особливе місце займає МТСБУ як обов'язкове об'єднання страховиків ОСЦПВ, яке виконує гарантійні та регуляторні функції у системі відшкодування шкоди потерпілим у ДТП [19].

Поточні тренди в автострахуванні. Особливістю розвитку автотранспортного страхування в Україні

після 2022 року стало суттєве зростання впливу воєнних ризиків на страховий ринок. Сформувався новий клас ризиків, пов'язаних із пошкодженням або знищенням транспортних засобів унаслідок ракетних ударів, вибухів, пожеж, падіння уламків ракет і безпілотних літальних апаратів, а також перебування в зонах бойових дій. Це зумовило перегляд тарифної політики та механізмів перестрахування. У загальному вигляді страхова премія (або тариф, T) може бути подана як:

$$T = T_{\text{ОСЦПВ}} + T_{\text{КАСКО}} + T_{\text{ВІЙНА}} \quad (1)$$

де $T_{\text{ОСЦПВ}}$ і $T_{\text{КАСКО}}$ відображають класичні компоненти тарифу, що враховують стандартні ризики (дорожньо-транспортні пригоди, викрадення, стихійні явища тощо). В автострахуванні галузевим стандартом для розрахунку страхових тарифів є застосування узагальнених лінійних моделей (*Generalized Linear Models — GLM*) [20, с.452]. Компонента $T_{\text{ВІЙНА}}$ є додатковою складовою, яка характеризує ризики воєнного характеру (ракетні удари, атаки дронів, вибухи, уламки боєприпасів тощо). Ця складова не включається до класичних програм ОСЦПВ/КАСКО та розглядається як окремий ризиковий шар. Вона є суттєво нестаціонарною в часі та просторі й може моделюватися як просторово-часовий неоднорідний пуассонівський процес [21].

Додатково, релокація населення, бізнесу та транспортних засобів у більш безпечні регіони України та за кордон призвела до перерозподілу ризиків у портфелях страхових компаній і зміни підходів до актуарного тарифоутворення. У таблиці 2 здійснено порівняння автострахування в Україні до і після 2022 року.

Таблиця 2. Автострахування в Україні до і після 2022 року

Параметр	до 2022 року	після 2022 року
Основні ризики	стандартні ризики (ДТП, викрадення, стихійні явища)	+ воєнні ризики (ракетні удари, атаки дронів, вибухи, уламки боєприпасів)
Тарифоутворення	Класичне, традиційне	Разом з додатковою складовою воєнного характеру
Географія ризиків	Відносно стабільна	Просторово неоднорідна
Перестрахування	Стандартне	Ускладнене

Джерело: сформовано авторами.

Паралельно автострахування трансформується під впливом цифровізації, телематичних технологій та методів штучного інтелекту, що забезпечують персоналізацію тарифів і підвищення точності оцінки ризику [22]. Спостерігається перехід від статичних тарифних моделей до поведінкового страхування (*usage-based insurance*), де вартість поліса залежить від індивідуальної поведінки водія (*pay-as-you-drive*). Такий підхід реалізується через аналіз телематичних даних, які фіксують швидкість руху, частоту різких гальмувань, пробіг, час експлуатації транспортного засобу та інші динамічні індикатори ризику.

Сьогодні поширеним є використання InsurTech-рішень: онлайн-оформлення ОСЦПВ і КАСКО, інтеграція автострахування в цифрові платформи, автоматизація врегулювання збитків. Окремим напрямом є зростання сегмента електромобілів, що формує нові види страхових ризиків, пов'язаних із високовольними батарейними системами, зарядною інфраструктурою та високою вартістю спеціалізованого ремонту.

В частині інституційної та регуляторної трансформації ринку відбувається імплементація європейських директив, посилення вимог до

фінансової стійкості страховиків, скорочення кількості компаній, укрупнення гравців, зростання ролі НБУ як ключового регулятора.

Водночас слід зауважити, що базові актуарні принципи не змінюються, змінюється лише спосіб їх реалізації: трансформація автострахування розширює актуарні принципи до умов стохастичної

нестационарності та багатовимірної ризикової структури.

Порівняння показує, що ринок автострахування в Україні розвивається відповідно до світових тенденцій цифровізації та персоналізації тарифів, однак, водночас характеризується унікальним впливом воєнних ризиків (табл. 3).

Таблиця 3. Міжнародне порівняння автострахування за обраними критеріями

Критерій	Європа	США	Україна
Початок бізнесу	1897–1930	1897–1927	1991–2004
ОСЦПВ	Швидко стало обов'язковим	Поетапно по штатах	З 2004 року
Регулятор	Державний + Асоціації	Державний (штат)	НБУ + МТСБУ
Тенденції	InsurTech, телематика	Ціноутворення за допомогою штучного інтелекту	Цифровізація, воєнні ризики

Джерело: сформовано авторами.

Висновки. Автотранспортне страхування є результатом тривалої історичної еволюції страхових відносин – від первісних форм взаємодопомоги в античних цивілізаціях до сучасних складних інституційних і правових механізмів захисту учасників дорожнього руху. Історичний аналіз показав, що ключові принципи страхування – солідарний розподіл ризиків, формування спільних фондів, компенсаційний характер виплат та соціальна спрямованість – сформувалися задовго до появи автомобільного транспорту і згодом були адаптовані до нових умов мобільності та технічного прогресу.

Формування автотранспортного страхування супроводжувалося професіоналізацією галузі, удосконаленням законодавчого регулювання та розширенням спектру страхових продуктів. Сьогодні автотранспортне страхування в Україні базується на фундаментальних принципах, сформованих у процесі історичного розвитку страхових відносин, зокрема принципах відшкодування завданих збитків, обов'язковості страхового захисту цивільної відповідальності, диференціації страхових ризиків та міжнародної інтеграції страхових механізмів. Реалізація цих принципів забезпечує стабільність

функціонування ринку автострахування, захист майнових інтересів учасників дорожнього руху та адаптацію страхових продуктів до поточних соціально-економічних і безпекових викликів.

Після 2022 року воєнні, цифрові та структурні фактори не змінюють основних актуарних принципів, але трансформують тарифоутворення й управління ризиками та адаптують актуарні принципи до нових умов ризикового середовища. Також спостерігається перехід від статичних тарифних моделей до поведінкового автострахування.

Декларація про конфлікт інтересів

Автори заявляють про відсутність потенційного конфлікту інтересів щодо дослідження, авторства та/або публікації цієї статті.

Таксономія внесків авторів

Артур Шірінян: методологія, формальний аналіз, дослідження, курація даних, написання – початковий проект, візуалізація; **Лада Шірінян:** концептуалізація, перевірка, дослідження, написання – рецензування та редагування.

4 Список використаних джерел

1. Всесвітня організація охорони здоров'я. Травми внаслідок дорожньо-транспортних пригод. URL: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries> (дата звернення: 10.03.2026)
2. Марценюк-Розарьєнова О. В., Марчук Ю. Ю. Розвиток ринку автострахування в Україні: проблеми та перспективи. *Ефективна Економіка*. 2018. 3. URL: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2018/60.pdf
3. Залетов О. М., Кнейслер О. В., Стецюк В. М., Толстенко О. Ю. та ін. Автомобільне страхування в системі безпеки дорожнього руху: колективна монографія. К.: Міжнародна агенція «BeeZone», 2012. 509 с.
4. Худолій Л. М., Томашевська О. А., Барабаш Л. В. Розвиток ринку послуг з автострахування в Україні. *Збірник наукових праць Уманського національного університету*. 2025. Вип. 107, Ч. 2. С. 253–274. <http://dx.doi.org/10.32782/2415-8240-2025-107-2-253-274>

5. Костогриз В. Г., Гаряга Л. О. Автотранспортне страхування в Україні в період дії воєнного стану. *Інвестиції: практика та досвід*. 2025. Вип. 3. С. 85–91. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.3.85> (дата звернення: 10.03.2026)
6. Wikipedia. Left- and right-hand traffic. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Left- and right-hand traffic> (дата звернення: 10.03.2026)
7. Wikipedia. Association of Licensed Automobile Manufacturers. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Association of Licensed Automobile Manufacturers> (дата звернення: 10.03.2026)
8. Wikipedia. Road Traffic Act 1930. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Road Traffic Act 1930> (дата звернення: 10.03.2026)
9. Wikipedia. Chartered Insurance Institute. Британські страхові архіви. URL: <https://www.cii.co.uk/> (дата звернення: 10.03.2026)
10. Wikipedia. Travelers Insurance Company records, 1867-1936. URL: <https://archiveswest.orbiscascade.org/ark:80444/xv749254> (дата звернення: 07.03.2026)
11. Agency checklists. Happy Anniversary: The First Auto Insurance Policy Was Sold Over 120 Years Ago This Week To A Massachusetts Man. 2017. October. URL: <https://agencychecklists.com/2017/10/17/happy-anniversary-the-first-auto-insurance-policy-was-sold-110-years-ago-this-week-to-a-massachusetts-man-20343/> (дата звернення: 10.03.2026)
12. Wikipedia. Chartered Insurance Institute. URL: <https://en.wikipedia.org/wiki/Chartered Insurance Institute> (дата звернення: 10.03.2026)
13. Шірінян Л. Страхування в Україні: вчора, сьогодні, завтра. *Вісник Харківського національного університету ім. В. Н. Каразіна. Економічна серія*. 2001. № 534. С 286–292.
14. Про кооперацію в CPCP: Закон CPCP від 26.05.1988 р. № 8998-11. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v8998400-88#Text> (дата звернення: 16.03.2026)
15. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1961-15> (дата звернення: 14.03.2026)
16. Про автомобільний транспорт: Закон України (в редакції Закону № 3492-IV від 23.02.2006 р.). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 10.03.2026)
17. Про страхування: Закон України від 18.11.2021 р. № 1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 10.03.2026)
18. Про дорожній рух: Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 10.04.2026)
19. Моторне (транспортне) страхове бюро України | Статистика. URL: <https://mtsbu.ua/about/statistics> (дата звернення: 22.04.2026)
20. Strežo M., Mucha V., Šoltés E., Páleš M. Risk Premium Prediction of Motor Hull Insurance Using Generalized Linear Models. *Statistika: Statistics and Economy Journal*. 2019. Vol. 99, No. 4. pp. 451–467. URL: https://csu.gov.cz/docs/107508/2824071a-872f-3085-e767-98efebf51f66/32019719q4_451_strezo_analyses.pdf
21. Вікіпедія. Пуассонівський процес. URL: https://en.wikipedia.org/wiki/Пуассонівський_процес (дата звернення: 10.05.2026)
22. Chauhan V., Yadav J. Bibliometric review of telematics-based automobile insurance: Mapping the landscape of research and knowledge. *Accident Analysis & Prevention*. 2024. Vol. 196. p. 107428. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107428>

4 References

1. World Health Organization. (2026). Road traffic injuries. Retrieved from: <https://www.who.int/news-room/fact-sheets/detail/road-traffic-injuries>
2. Martseniuk-Rozarionova, O. V., & Marchuk, Yu. Yu. (2018). Development of auto insurance market in Ukraine: problems and prospects. *Efektivna ekonomika*, 3. Retrieved from: http://www.economy.nayka.com.ua/pdf/3_2018/60.pdf [in Ukrainian]
3. Zaliyev, O. M., Kneisler, O. V., Stetsiuk, V. M., Tolstenko, O. Yu. et al. (2012). Automobile insurance in the road safety system. Kyiv: International Agency "BeeZone". [in Ukrainian]
4. Khudolii, L. M., Tomashevskaya, O. A., & Barabash, L. V. (2025). Development of the motor insurance services market in Ukraine. *Collection of Scientific Works of Uman National University*, 107(2), 253–274. <http://dx.doi.org/10.32782/2415-8240-2025-107-2-253-274> [in Ukrainian]
5. Kostohryz, V. H., & Hariaga, L. O. (2025). Motor transport insurance in Ukraine during martial law. *Investysii: praktyka ta dosvid*, 3, 85–91. <https://doi.org/10.32702/2306-6814.2025.3.85> [in Ukrainian]
6. Wikipedia. (2026) Left- and right-hand traffic. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Left- and_right-hand_traffic
7. Wikipedia. (2026). Association of Licensed Automobile Manufacturers. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Association_of_Licensed_Automobile_Manufacturers
8. Wikipedia. (2026). Road Traffic Act 1930. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Road_Traffic_Act_1930
9. Chartered Insurance Institute. Retrieved from: <https://www.cii.co.uk/>
10. Travelers Insurance Company records, 1867–1936. Archives West. Retrieved from: <https://archiveswest.orbiscascade.org/ark:80444/xv749254>
11. Agency Checklists. (2017). Happy Anniversary: The First Auto Insurance Policy Was Sold over 120 Years Ago This Week to a Massachusetts Man. Retrieved from: <https://agencychecklists.com/2017/10/17/happy-anniversary-the-first-auto-insurance-policy-was-sold-110-years-ago-this-week-to-a-massachusetts-man-20343/>
12. Wikipedia. (2026). Chartered Insurance Institute. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Chartered_Insurance_Institute
13. Shirinyan, L. (2001). Insurance in Ukraine: yesterday, today, tomorrow. *Bulletin of V.N. Karazin Kharkiv National University. Economic Series*, 534, 286–292. [in Ukrainian]
14. Verkhovna Rada of Ukraine. (1998). On Cooperation in the USSR: USSR Law dated 26.05.1988 No. 8998-XI. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v8998400-88#Text> [in Ukrainian]
15. Verkhovna Rada of Ukraine. (2004). On Compulsory Insurance of Civil Liability of Owners of Land Vehicles: Law of Ukraine dated 01.07.2004 No. 1961-IV. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/card/1961-15> [in Ukrainian]
16. Verkhovna Rada of Ukraine. (2006). On Motor Transport: Law of Ukraine (as amended by Law dated 23.02.2006 No. 3492-IV). Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> [in Ukrainian]
17. Verkhovna Rada of Ukraine. (2021). On Insurance: Law of Ukraine dated 18.11.2021 No. 1909-IX. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> [in Ukrainian]
18. Verkhovna Rada of Ukraine. (1993). On Road Traffic: Law of Ukraine dated 30.06.1993 No. 3353-XII. Retrieved from: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> [in Ukrainian]
19. Motor (Transport) Insurance Bureau of Ukraine. (n.d.). Statistics and news. Retrieved from: <https://mtsbu.ua/about/statistics> [in Ukrainian]
20. Strežo, M., Mucha, V., Šoltés, E., & Páleš, M. (2019). Risk Premium Prediction of Motor Hull Insurance Using Generalized Linear Models. *Statistika: Statistics and Economy Journal*, 99(4), 451–467. Retrieved from: https://sekarl.euba.sk/ar1-eu/en/detail/?&idx=eu_un_cat-1*0260612
21. Wikipedia. (2026). Poisson point process. Retrieved from: https://en.wikipedia.org/wiki/Poisson_point_process
22. Chauhan, V., & Yadav, J. (2024). Bibliometric review of telematics-based automobile insurance: Mapping the landscape of research and knowledge. *Accident Analysis & Prevention*, 196, 107428. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2023.107428>