

УДК 368.212:005.334:336.6

DOI: <https://doi.org/10.32782/2415-3583/40.18>**Кривошлик Т.Д.**

кандидат економічних наук, доцент,

професор кафедри банківської справи та страхування

Київський національний економічний університет імені Вадима Гетьмана

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-1494-0290>

АВТОТРАНСПОРТНЕ СТРАХУВАННЯ ЯК СИСТЕМНО ЗНАЧУЩИЙ РИЗИК ФІНАНСОВОЇ ТА ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ СТРАХОВИКА: УПРАВЛІННЯ ПОРТФЕЛЕМ У МЕЖАХ ФІНАНСОВОГО МЕНЕДЖМЕНТУ

У статті розглянуто автотранспортне страхування як системно значущий ризик фінансової та економічної безпеки страхової компанії, а також джерело фінансових і економічних ризиків у межах портфельного фінансового менеджменту. Показано домінування автотранспортного страхування у структурі премій, що підвищує чутливість фінансових результатів до збитковості, ринкових коливань та регуляторних змін. Встановлено помірне та волатильне виплатне навантаження, яке впливає на грошові потоки, резерви та платоспроможність. Обґрунтовано роль автострахування як генератора доходів і каналу трансляції фінансових шоків, а також необхідність інтегрованого управління портфелем із застосуванням портфельної оптимізації, ризикорієнтованого андеррайтингу, контролю збитковості, перестрахування та управління резервами. Визначено особливості прояву системно значущого ризику та запропоновано авторське визначення цього поняття, що враховує концентрацію премій, волатильність виплат та вплив на фінансову й економічну безпеку страховика.

Ключові слова: страхування, автотранспортне страхування, системно значущий ризик, фінансова безпека, економічна безпека, страховий портфель, фінансовий менеджмент, страхова компанія, страховий ринок.

Постановка проблеми. Автотранспортне страхування є одним із найбільш масштабних та системно важливих сегментів страхового портфеля, що останніми роками формує понад 50 % премій багатьох страхових компаній. Така концентрація призводить до значної вразливості фінансової та економічної безпеки страховика, оскільки коливання збитковості, зміни ринкової кон'юнктури або посилення ризиків у сфері дорожнього руху зумовлюють зростання виплатного навантаження та фінансові втрати страховика. Незважаючи на високу масовість, соціальне і стратегічне значення цього сегмента, сучасна практика управління страховим портфелем з автострахування у частини страховиків характеризується недостатнім рівнем інтеграції з фінансовим менеджментом, а методи оцінки ризиків не завжди враховують динаміку ринку та системні загрози для платоспроможності. В умовах економічної нестабільності, зростання кількості автотранспорту та змін регуляторного середовища потенційні втрати можуть не лише зменшити прибутковість, а й поставити під загрозу ліквідність та платоспроможність страховика. Таким чином, актуальність проблеми зумовлена необхідністю формування інтегрованого підходу до управління портфелем страхових продуктів у сфері автострахування, що враховує не лише кількісні показники премій та збитковості, а й фінансово-економічні ризики, що визначають стабільність компанії. Вирішення цієї проблеми потребує поєднання сучасних методів фінансового менеджменту, аналітики ризиків і стратегічного планування, що забезпечує захист економічної та фінансової безпеки страхової компанії навіть у разі значних коливань у сегменті автострахування.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Питання автотранспортного страхування активно висвітлюються як у зарубіжній, так і у вітчизняній науковій літературі. Зарубіжні дослідники (А. Вілсон, А. Нехме, А. Дхьяні, К. Махбуб, Р. Суконо, Е. Ріаман та ін.) [1, 2] приділяють увагу моделям оцінки ризику, прогнозуванню збитковості, оптимізації страхових тарифів та використанню телематичних і поведінкових даних для ефективного управління страховими портфелями.

Різні аспекти автострахування розглянуті в численних працях українських учених, серед яких В.Д. Базилевич, О.Д. Вовчак, О.О. Гаманкова, О.В. Димніч, О.М. Залетов, О.В. Кнейслер, Т.П. Моташко, Р.В. Пікус, В.Й. Пліса, Л.О. Позднякова, Н.В. Приказюк, Т.І. Стецюк, Т.В. Татаріна та інші. Проведені ними дослідження висвітлюють існуючі проблеми в сфері автострахування та окремих складових функціонування страхових компаній і страхового ринку загалом, а також спрямовані на пошук шляхів їх вирішення.

Окрему увагу вітчизняні науковці приділяли питанням забезпечення фінансової безпеки страхових компаній, зокрема, Г.С. Бовсуновська, Ю.В. Городніченко, А.М. Єрмошенко, Н.Г. Нагайчук, Н.П. Левковець, О.С. Папка та інші. Питання економічної безпеки страхових компаній аналізували І.Б. Черкаський, Л.Д. Лебединська, Н.В. Зачосова. Фінансово-економічну безпеку страховиків розглядали І.Г. Аберніхіна, В.В. Бобиль, В.Л. Братюк, Л.В. Омельчук, Н.С. Ситник, М.М. Тишковець, О.А. Топоркова.

Попри значну кількість досліджень, що охоплюють окремі аспекти автострахування як складової страхового ринку, а також окремо питання фінансової та еко-



номічної безпеки, спостерігається недостатня увага до комплексного аналізу автотранспортного страхування в поєднанні з фінансовою та економічною безпекою страхової компанії. Існує потреба в інтегрованому підході, який поєднав би кількісну оцінку ризиків, аналіз ринкових тенденцій та практичні інструменти управління портфелем з метою зміцнення його фінансової та економічної безпеки. Саме такий підхід дозволяє забезпечити стабільність діяльності, підвищити стійкість до зовнішніх і внутрішніх ризиків та зберегти платоспроможність у довгостроковій перспективі.

Мета статті – розкрити особливості прояву автотранспортного страхування як системно значущого ризику фінансової та економічної безпеки страхової компанії та обґрунтувати його роль у формуванні фінансових і економічних загроз у межах управління страховим портфелем у системі фінансового менеджменту.

Виклад основного матеріалу дослідження. Автотранспортне страхування є одним із найпоширеніших та соціально значущих видів страхових послуг, що забезпечують фінансовий захист учасників дорожнього руху. Його розвиток пов'язаний із зростанням автомобілізації та посиленням потреб у комплексному управлінні ризиками, пов'язаними з автотранспортом.

Значущість автотранспортного страхування пояснюється кількома взаємопов'язаними факторами. По-перше, високий рівень автомобілізації та постійне збільшення кількості автотранспортних засобів формують систематичний попит на продукти автострахування. Так, у Європі експлуатується близько 413 млн автомобілів, у Північній Америці – 359 млн, у Південній Америці – 84 млн, а на Близькому Сході – 26 млн [3]. Загалом, за даними 2024 р., світовий автопарк налічує близько 1,475 млрд транспортних засобів при чисельності населення Землі близько 8,2 млрд осіб [4].

В Україні, незважаючи на війну, що триває з 2022 р., також спостерігається зростання кількості зареєстрованих автотранспортних засобів. За даними Єдиного державного реєстру транспортних засобів, станом на 19.03.24 р. в Україні налічувалося 13,16 млн автотранспортних засобів, з яких 9,8 млн легкові, тоді як наприкінці 2021 р. було зареєстровано 10,2 млн транспортних засобів, у тому числі 8,8 млн легкових [5]. Таким чином, за 2021–2024 рр. автопарк країни збільшився майже на 3 млн одиниць, що обумовлено зростанням логістичних потреб у воєнний період та трансформацією попиту на приватний транспорт.

По-друге, збільшення кількості автотранспорту створює економічні та логістичні виклики й підвищує ризики для життя та здоров'я учасників дорожнього руху. Одним із основних ризиків є дорожньо-транспортні пригоди (ДТП). Так, упродовж 2020–2024 рр. кількість ДТП в Україні коливалася від 18628 випадків у 2022 р. до 25781 випадку у 2024 р., показуючи загальне зростання після тимчасового спаду (рис. 1). Кількість травмованих у цей період зменшилася з 31974 осіб у 2020 р. до мінімуму 23145 осіб у 2022 р., а у 2024 р. знову зросла до 32023 осіб. Кількість загиблих знизилася з 3541 особи у 2020 р. до 2791 у 2022 р., після чого піднялася до 3202 осіб у 2024 р. [6]. Наведені дані свідчать, що, попри коливання загального рівня травматизму, тяжкість наслідків ДТП залишається високою. Тенденція до збереження високого рівня аварійності підтверджується й оперативними даними за 2025 р. Так, за 11 місяців 2025 р. зафіксовано 23638 ДТП, у яких загинуло 2938 осіб і постраждало (травмовано) 29093 людей [7]. Основними причинами аварій залишаються перевищення швидкості, небезпечне маневрування та порушення правил проїзду перехресть.

По-третє, ДТП мають суттєвий негативний вплив на соціально-економічну систему країни, створюючи як прямі, так і непрямі втрати. До прямих втрат належать матеріальні збитки від пошкодження автотранспорту та інфраструктури, до непрямих – зниження продуктивності праці, втрата працездатності постраждалих, витрати на медичне обслуговування та соціальне забезпечення, а також втрати від передчасної смертності. За оцінками Світового банку, загальні соціально-економічні втрати України від ДТП у 2017 р. становили близько 4,5 млрд дол. США на рік, що відповідає приблизно 3,4 % ВВП та включають як матеріальні витрати (ремонт автотранспорту, відновлення інфраструктури), так і втрати людського капіталу. У 2016 р. економічні збитки від ДТП оцінювались на рівні 1,5–2,5 % ВВП, або близько 40 млрд грн на рік [8]. Водночас офіційних даних щодо соціально-економічних втрат від ДТП за 2023–2024 рр. в Україні у відкритих джерелах наразі немає, що ускладнює аналіз сучасних тенденцій.

Таким чином, значні економічні та соціальні ризики, пов'язані з ДТП та іншими небезпеками дорожнього руху, обумовлюють важливість ефективних механізмів управління наслідками аварій. Одним із найбільш дієвих інструментів у цій сфері є автотранспортне стра-

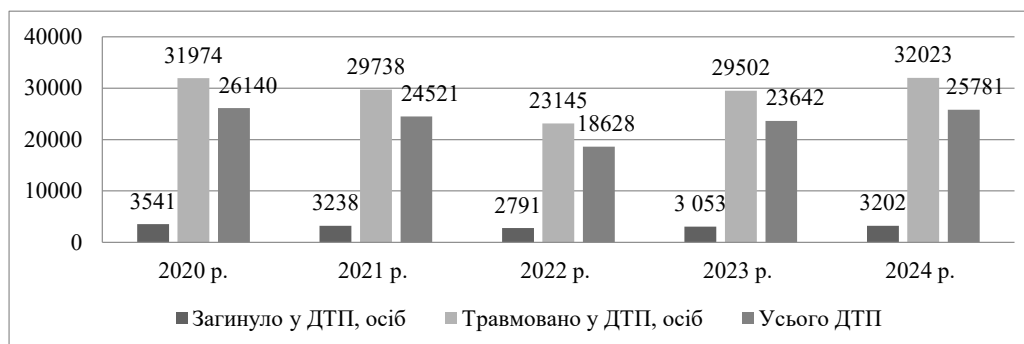


Рисунок 1 – Кількість ДТП та їх наслідки в Україні у 2020–2024 рр.

Джерело: розроблено автором на основі [6]

хування, яке виконує компенсаційну, стабілізаційну та превентивну функції у забезпеченні безпеки на дорогах. Воно не лише гарантує відшкодування збитків, завданих унаслідок реалізації транспортних ризиків, а й стимулює учасників дорожнього руху до дотримання правил та зниження рівня аварійності.

Автотранспортне страхування це «сегмент ринку страхових послуг, комплексне поняття, яке об'єднує страхування наземного транспорту та страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів, спрямованих на захист майнових інтересів осіб, які володіють або користуються автотранспортними засобами, а також захист потерпілих осіб (фізичних, і юридичних), які можуть зазнати збитків чи шкоди від експлуатації автотранспорту» [9].

Автотранспортне страхування є складовою системи фінансової стабілізації, спрямованої на захист інтересів окремих водіїв та суспільства загалом у випадку реалізації страхових ризиків. Воно відіграє значну роль у формуванні структури страхового портфеля страховиків, з огляду на високу частку премій і зобов'язань, що припадають на цей сегмент (табл. 1).

Аналіз структури страхових премій на страховому ринку України у 2020–2024 рр. свідчить про зростання ролі автотранспортного страхування як домінуючого сегмента ринку, що займає провідну позицію. Частка цього сегмента була найбільшою, зростаючи з 40,9 % у 2020 р. до 65,6 % у 2024 р., що наочно свідчить про його системну значущість для страховиків, а в середньому за п'ять років вона становила близько 52,3 %, тобто понад половину всіх валових страхових премій. Це підкреслює, що ефективне управління портфелем автотранспортного страхування є важливим для підтримки фінансової стабільності та економічної безпеки страховика.

Другу позицію на ринку посідає добровільне медичне страхування, частка якого змінювалася від 13,3 % до 19,0 %. У той же час частка всіх інших видів страхових послуг має тенденцію до зниження: з 43,7 % у 2020 р. до 15,4 % у 2024 р. Це свідчить про змі-

щення інтересів клієнтів та переорієнтацію ресурсів страховиків на більш пріоритетні напрями, передусім автострахування.

Отже, автотранспортне страхування формує понад половину валових страхових премій на ринку, що свідчить про високу концентрацію цього сегмента в структурі портфеля страховиків. Через домінуючу частку фінансові результати компаній у значній мірі залежать від фінансових результатів сегмента, його прибутковості та рівня ризику. Відповідно, будь-які несприятливі події чи коливання в автострахуванні можуть призвести до суттєвих фінансових та економічних наслідків, що дозволяє віднести його до категорії системно значущих ризиків для страхової діяльності.

Системну значущість автотранспортного страхування для фінансової та економічної безпеки страхової компанії підтверджує структура валових страхових премій у межах цього сегмента. Аналіз розподілу премій за видами послуг автострахування дозволяє виявити концентрацію ризиків і пріоритети управління портфелем (табл. 2).

Аналіз структури валових страхових премій у межах автотранспортного страхування у 2020–2024 рр. свідчить, що найбільшу питому вагу має страхування авто-каско, частка якого коливається від 42,7 % до 53,6 %. Обов'язкове страхування цивільної відповідальності власників автотранспортних засобів (СЦПВАВ) становить другий за величиною сегмент, з відносно стабільною часткою близько 34 %. Міжнародне страхування «Зелена картка» показує зростання у 2022 р. до 20,1 %, після чого дещо знижується, тоді як добровільне СЦПВАВ займає мінімальну частку в межах 2–3 %. Такий розподіл премій показує, що основні доходи страховика концентруються у трьох продуктах: страхуванні авто-каско, обов'язковому СЦПВАВ та міжнародному страхуванні «Зелена картка». Страхування авто-каско формує більшу частку доходів, що робить фінансовий результат компанії особливо чутливим до ризиків цього сегмента, зокрема, до частоти та розміру стра-

Таблиця 1 – Структура валових страхових премій на страховому ринку України упродовж 2020–2024 рр. (у %)

Показники	2020	2021	2022	2023	2024
Усього валові страхові премії, у т.ч.	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Автотранспортне страхування	40,9	45,2	56,7	53,2	65,6
Добровільне медичне страхування	15,5	17,1	16,5	13,3	19,0
Інші види	43,7	37,6	26,8	33,5	15,4

Джерело: розроблено автором на основі [10]

Таблиця 2 – Структура валових страхових премій з автотранспортного страхування в Україні упродовж 2020–2024 рр. (у %)

Види послуг автомобільного страхування	2020	2021	2022	2023	2024
Усього автотранспортне страхування, у т.ч.:	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0
Страхування авто-каско	51,9	53,6	42,7	43,5	44,8
Обов'язкове СЦПВАВ	37,2	34,8	34,7	34,2	34,8
Міжнародне страхування «Зелена картка»	8,2	8,9	20,1	19,9	18,1
Добровільне СЦПВАВ	2,7	2,6	2,5	2,4	2,4

Джерело: розроблено автором на основі [10]

хових випадків. Обов'язкове СЦПВАВ, незважаючи на відносну стабільність частки, також залишається значущим джерелом ризику через регуляторні вимоги та потенційні збитки. Зростання та коливання премій «Зеленої картки» підкреслюють залежність від зовнішніх факторів, таких як міжнародні подорожі та зміни тарифів. Концентрація доходів у цих сегментах визначає системну значущість автотранспортного страхування як джерела фінансових (внутрішніх) та економічних (зовнішніх) ризиків для страховика. Фінансові ризики стосуються безпосередніх наслідків для компанії, зокрема, коливань доходів, збитковості страхових операцій, недостатності резервів і проблем з ліквідністю. Економічні ризики ширші й охоплюють вплив зовнішніх факторів: зміни на страховому ринку, макроекономічні коливання, регуляторні зміни, що впливають на рентабельність і довгострокову стійкість компанії. Водночас така концентрація формує чіткі пріоритети для управління портфелем у межах фінансового менеджменту, зокрема, через ефективне управління ризиком, формування резервів та диверсифікації портфеля страхових продуктів.

Для оцінки системно значущого ризику автотранспортного страхування важливим показником є рівень страхових виплат, який відображає співвідношення між обсягами страхових виплат й отриманими преміями та характеризує ступінь ризиковості і прибутковості страхового портфеля, безпосередньо впливаючи на фінансову стійкість компанії, визначаючи пріоритети управління портфелем. Дані табл. 3 свідчать, що у 2020–2024 рр. рівень страхових виплат з автострахування загалом коливався в межах 38,4–46,6 %, що вказує на помірний, проте економічно значущий рівень збитковості цього сегмента.

Найбільш стабільні та відносно високі значення рівня виплат характерні для страхування авто-каско (44,2–47,0 %), яке одночасно займає домінуючу позицію у структурі страхових премій, що зумовлює підвищену чутливість фінансових результатів страховика до коливань збитковості саме цього продукту. Обов'язкове СЦПВАВ також характеризується порівняно стабільним рівнем виплат (40,6–51,0 %), що відображає значний обсяг регуляторно зумовлених страхових зобов'язань. Водночас міжнародне страхування «Зелена картка» показує істотну варіативність рівня виплат (від 20,0 % до 52,8 %), що підкреслює залежність результатів діяльності від зовнішніх економічних і ринкових факторів. У сукупності це свідчить, що автотранспортне страхування є визначальним фактором формування фінансових та економічних ризиків

страховика, оскільки саме в цьому сегменті зосереджена значна частка доходів і страхових зобов'язань, що потребує посиленого управління страховим портфелем у межах фінансового менеджменту для підтримки його фінансової стійкості та безпеки.

Вищезазначений аналіз свідчить про те, що автотранспортне страхування є визначальним системоутворюючим сегментом вітчизняного страхового ринку та основним джерелом фінансових ризиків для страховика, що пояснюється такими чинниками:

по-перше, стійке зростання питомої ваги автотранспортного страхування у структурі валових страхових премій, яка в середньому за п'ятирічний період перевищує половину страхового портфеля, формує критичну залежність фінансових результатів страховика від цього сегмента;

по-друге, внутрішня структура автострахування характеризується концентрацією страхових премій і зобов'язань у межах масових і ризикових сегментів, зокрема страхування авто-каско, обов'язкового СЦПВАВ та міжнародного страхування «Зелена картка»;

по-третє, підвищений та відносно стабільний рівень страхових виплат у поєднанні з їх волатильністю за окремими видами автострахування зумовлює зростання ризикового навантаження на фінансові результати страховика.

Узагальнюючи наведені чинники, можна стверджувати, що домінування автотранспортного страхування у структурі страхового портфеля, внутрішня концентрація ризиків у межах масових сегментів та помірне, але волатильне виплатне навантаження, схильне до зростання за несприятливих умов, формують ряд фінансових і економічних загроз для діяльності страхової компанії. Формування таких загроз обумовлюється високою концентрацією страхових премій і зобов'язань, залежністю фінансового результату від масових страхових продуктів, підвищеною частотою страхових випадків, волатильністю страхових виплат за окремими послугами (страхування авто-каско, «Зелена картка»), недостатньою диверсифікацією страхового портфеля та трансляцією ризиків автострахування на загальний фінансовий стан страхової компанії. Сукупна дія цих чинників виходить за межі окремих фінансових показників і набуває ознак системно значущого ризику, який проявляється як у фінансовій, так і в економічній безпеці страховика (табл. 4).

Узагальнення виявлених чинників та особливостей прояву автострахування у фінансовій і економічній безпеці страховика дає підстави визначити *системно*

Таблиця 3 – Рівень страхових виплат з автотранспортного страхування в Україні упродовж 2020–2024 рр. (у %)

Види послуг автотранспортного страхування	2020	2021	2022	2023	2024
Автотранспортне страхування, у т. ч.	45,1	46,6	38,4	42,4	43,0
Страхування авто-каско	44,2	47,0	46,6	44,3	45,3
Обов'язкове СЦПВАВ	46,9	51,0	40,6	44,6	43,8
Міжнародне страхування «Зелена картка»	52,8	35,1	20,0	37,7	38,7
Добровільне СЦПВАВ	14,9	17,6	15,1	18,1	20,0

Джерело: розроблено автором на основі [10]

Таблиця 4 – Особливості прояву автотранспортного страхування як системно значущого ризику у фінансовій та економічній безпеці страхової компанії

Ознака системної значущості	Прояв у фінансовій безпеці страховика	Прояв в економічній безпеці страховика
Домінування автострахування у структурі страхового портфеля	Критична залежність обсягів премій, грошових потоків і фінансових результатів від одного сегмента страхування	Зниження стійкості бізнес-моделі СК та обмеження можливостей стратегічної диверсифікації діяльності
Висока концентрація страхових премій і зобов'язань	Підвищене навантаження на страхові резерви та зростання ризику їх недостатності	Посилення чутливості компанії до змін ринкової кон'юнктури та структурних зрушень на страховому ринку
Значна концентрація страхових виплат в окремих видах послуг автострахування	Хронічне навантаження на фінансові ресурси, що зменшує рентабельність страхових операцій і створює ризики дефіциту ліквідності	Формування довгострокових загроз економічній стійкості через зниження конкурентоспроможності
Волатильність страхових виплат за окремими послугами (авто-каско, «Зелена картка»)	Нестабільність грошових потоків і ускладнення фінансового планування	Зростання невизначеності економічних результатів та підвищення залежності від зовнішніх чинників
Залежність фінансового результату від масових страхових продуктів	Кумулятивний ефект збитковості масових договорів на фінансову стійкість страховика	Підвищення системного ризику бізнесу через масштабний ефект однотипних ризиків
Висока частота страхових випадків	Постійний тиск на операційні витрати та процеси врегулювання збитків	Зростання непрямих економічних втрат, пов'язаних з операційною діяльністю
Недостатня диверсифікація страхового портфеля	Посилення ризику фінансових шоків та погіршення показників платоспроможності	Зниження адаптивності страхової компанії до змін зовнішнього середовища
Трансляція ризиків автострахування на загальний фінансовий стан компанії	Поширення негативних фінансових наслідків на ліквідність, резерви та капітал	Формування системних загроз економічній безпеці та довгостроковому розвитку страховика

Джерело: власна авторська розробка

значущий ризик автотранспортного страхування – як ризик, зумовлений домінуванням автотранспортного страхування у структурі страхового портфеля страхової компанії, високою концентрацією страхових премій і зобов'язань, значним та волатильним рівнем страхових виплат і залежністю фінансових результатів від цього сегмента, який у сукупності здатний чинити кумулятивний вплив на грошові потоки, страхові резерви, ліквідність і платоспроможність та створювати загрози фінансовій і економічній безпеці компанії, що зумовлює необхідність цілеспрямованого управління портфелем автотранспортного страхування у межах фінансового менеджменту.

Таким чином, автотранспортне страхування одночасно є основним генератором страхових премій і водночас системно значущим джерелом фінансово-економічних ризиків, що зумовлює необхідність цілеспрямованого управління портфелем. Рівень страхових виплат виступає визначальним фактором, який перетворює обсяг премій цього сегмента на потенційну загрозу фінансовій та економічній безпеці страховика. За таких умов забезпечення фінансової стійкості потребує активного портфельного управління в межах фінансового менеджменту, зокрема:

- оптимізації структури портфеля автострахування з урахуванням виплатної поведінки окремих сегментів;
- контролю рівня збитковості через удосконалення андеррайтингу та тарифної політики;
- використання перестрахування як інструменту обмеження волатильних і катастрофічних ризиків;
- узгодження управління страховими преміями, виплатами та резервами з цілями фінансової та економічної безпеки страхової компанії.

Виходячи з виявлених ризиків та особливостей портфеля автотранспортного страхування, для управління фінансовою та економічною безпекою компанії варто застосовувати комплекс взаємопов'язаних фінансово-економічних інструментів управління, серед яких виділимо такі:

1. Портфельна оптимізація: передбачає формування та коригування складу портфеля автострахування з урахуванням співвідношення видів послуг з різним рівнем збитковості, обмеження надмірної концентрації у високоризикових напрямках та забезпечення збалансованої диверсифікації страхових зобов'язань.

2. Ризик-орієнтований андеррайтинг: спрямований на відбір ризиків з урахуванням частоти та тяжкості страхових випадків, застосування диференційованих тарифів, франшиз і лімітів відповідальності, що дозволяє стримувати зростання виплатного навантаження.

3. Управління страховими виплатами та збитковістю: передбачає удосконалення процесів врегулювання страхових випадків, контроль обсягів і динаміки виплат за видами автотранспортного страхування, впровадження заходів протидії страховому шахрайству, а також системний моніторинг коефіцієнтів збитковості з метою підтримання фінансової стійкості та обмеження ризику дефіциту страхових резервів.

4. Перестрахування: використовується як інструмент фінансового захисту для обмеження катастрофічних і волатильних ризиків, особливо у сегменті міжнародного страхування та стабілізації фінансових результатів.

5. Управління страховими резервами та ліквідністю: забезпечує відповідність обсягів резервів реальному ризиковому профілю автострахового портфеля та підтримання платоспроможності страхової компанії.

У сукупності застосування зазначених інструментів дозволяє трансформувати автотранспортне страхування з джерела підвищених ризиків у керований сегмент страхового портфеля, що сприяє зміцненню фінансової стійкості та економічної безпеки страхової компанії.

Домінування автострахування у структурі портфеля та його вагомий вплив на фінансові результати зумовлюють підвищені вимоги до прогнозування збитковості й формування страхових резервів. Значна частка цього сегмента у валових преміях означає, що помилки в оцінці збитковості та розрахунку страхових тарифів можуть негативно позначатися на ліквідності й платоспроможності.

Особливістю прогнозування збитковості в автострахованні є поєднання високої частоти страхових випадків із суттєвою варіативністю розміру збитків, що ускладнює застосування стандартних екстраполяційних методів. Для страхування авто-каско характерна залежність збитковості від інфляційного зростання вартості ремонту, курсових коливань, тоді як для обов'язкового страхування відповідальності автовласників основну роль відіграють регуляторні обмеження тарифів і його соціальна спрямованість. У міжнародному страхуванні «Зелена картка» прогнозування ускладнюється додатковими валютними, правовими та катастрофічними ризиками.

За таких умов фінансовий менеджмент страхової компанії має ґрунтуватися на диференційованому прогнозуванні збитковості за окремими послугами портфеля автотранспортного страхування, що дозволяє уникнути усереднення ризиків та забезпечити адекватність формування страхових резервів. Це, своєю чергою, безпосередньо пов'язано з їх розрахунком та формуванням відповідно до вимог Закону України «Про страхування» [11], нормативних актів Національного банку України та вимог до платоспроможності страховиків, які передбачають наявність резервів в обсягах, достатніх для виконання зобов'язань перед страхувальниками.

Формування резервів із автострахування має враховувати структурне домінування цього сегмента у страховому портфелі, підвищений рівень страхових виплат та їхню волатильність. Недооцінка притаманному йому ризикового навантаження може призвести до недостатності технічних резервів, що створює загрози фінансовій стійкості та платоспроможності страховика. Водночас надмірне резервування знижує ефективність використання фінансових ресурсів і негативно впливає на рентабельність діяльності.

Таким чином, управління портфелем автотранспортного страхування у межах фінансового менеджменту виступає визначальним механізмом узгодження прогнозування збитковості та формування страхових

резервів. Оптимізація структури портфеля, контроль збитковості, застосування перестраховання та удосконалення андеррайтингової політики дозволяють знизити волатильність страхових виплат і підвищити точність фінансових прогнозів, що створює передумови для адекватного резервного покриття ризиків. Збалансоване поєднання прогнозування збитковості, резервного забезпечення та контролю ризиків у сегменті автотранспортного страхування безпосередньо впливає на фінансову та економічну безпеку страхової компанії, забезпечуючи стабільність грошових потоків, зниження ризику резервної недостатності та підтримання платоспроможності у довгостроковій перспективі.

Висновки. Результати комплексного аналізу структури страхового портфеля, внутрішньої структури автотранспортного страхування свідчать, що за умов домінування у портфелі цей сегмент набуває ознак системно значущого ризику для фінансової та економічної безпеки страхової компанії. Його системність зумовлена поєднанням масштабності, високої частки у формуванні премій, концентрації зобов'язань і суттєвого виплатного навантаження, що формує кумулятивний вплив на фінансові результати, ліквідність і платоспроможність.

Значна частка автотранспортного страхування означає, що навіть незначні зміни рівня збитковості або структури виплат безпосередньо відображаються на фінансовому стані, підвищуючи чутливість до внутрішніх і зовнішніх шоків. Додатковими чинниками ризику є висока частота страхових випадків у масових видах послуг та вплив зовнішніх факторів, зокрема, у міжнародному страхуванні «Зелена картка». За таких умов управління портфелем набуває стратегічного значення та передбачає системний підхід, що поєднує прогнозування збитковості, формування резервів, управління ліквідністю й використання перестраховання. Це дозволяє обмежити концентрацію ризиків і волатильність виплат. Фінансовий менеджмент у цьому випадку виступає інструментом трансформації системно значущого ризику на керований чинник розвитку, забезпечуючи узгодженість між прийнятими ризиками, тарифною політикою, резервним покриттям і перестраховим захистом.

Отже, автотранспортне страхування за умов його домінування у страховому портфелі є критичним системним елементом фінансового управління компанії. Економічна та фінансова безпека страховика в значній мірі визначається здатністю ефективно управляти цим сегментом, що підтверджує доцільність розгляду управління портфелем автотранспортного страхування як одного з пріоритетних напрямів фінансового менеджменту страхової компанії.

Список використаних джерел:

1. Wilson, A. A., Nehme, A., Dhyani, A., & Mahbub, K. A comparison of generalised linear modelling with machine learning approaches for predicting loss cost in motor insurance. *Risks*, 2024. No. 12 (4), p. 62. Article 62. URL: <https://doi.org/article/2573c7bae54f4e46b492da1af61d2d69> (дата звернення: 28.01.2026).
2. Sukono, R., Riaman, Lesmana, E., Wulandari, R., Napitupulu, H. and Supian, S. Model estimation of claim risk and premium for motor vehicle insurance by using Bayesian method. *IOP Conference Series: Materials Science and Engineering*, 2018. No. 300 (1), DOI: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/300/1/012027> (дата звернення: 28.01.2026).
3. Скільки автомобілів налічується у всьому світі в 2024 році: дана відповідь. *Uamotors*. URL: https://uamotors.com.ua/news/116021#goog_rewarded (дата звернення: 28.01.2026).

4. Чисельність населення Землі досягне піку через 60 років, а потім знизиться – дослідження. *Дзеркало тижня*. 16.07.2024. URL: <https://zn.ua/ukr/TECHNOLOGIES/chiselnist-naselennja-zemli-dosjahne-piku-cherez-60-rokiv-a-potim-znizitsja-doslidzhennja.html> (дата звернення: 28.01.2026).
5. Під час війни кількість транспортних засобів в Україні зросла на третину та досягла 13 млн. 20.03.2024. URL: <https://minfin.com.ua/ua/2024/03/20/123560792/> (дата звернення: 28.01.2026).
6. Патрульна поліція України. Статистика. URL: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (дата звернення: 28.01.2026).
7. Сахно А. Найнебезпечніші дороги України: як ДТП впливають на життя та економіку країни. *Українська правда*. 17.12.2025 р. <https://delo.ua/transport/nainebezpechnisi-dorogi-ukrayini-yak-dtp-vplyvayut-na-zittya-ta-ekonomiku-krayini-457166/> (дата звернення: 28.01.2026).
8. Дячкіна А. ДТП в Україні під час війни: про що говорять цифри та як це впливає на економіку. *Економічна правда*. 11.10.2023. URL: <https://pravda.com.ua/news/2023/10/11/705356/> (дата звернення: 28.01.2026).
9. Кривошлик Т.Д. Економічна сутність та особливості класифікації автотранспортного страхування. *Наукові інновації та передові технології*. 2023. № 1 (15). С. 256–268. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1\(15\)-256-268](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1(15)-256-268) (дата звернення: 28.01.2026).
10. Національний банк України. Показники діяльності учасників ринку небанківських фінансових послуг. URL: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (дата звернення: 28.01.2026).
11. Про страхування : Закон України від 18.11.2021 р. № 1909-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (дата звернення: 28.01.2026).

References:

1. Wilson, A. A., Nehme, A., Dhyani, A., & Mahbub, K. (2024). *A comparison of generalised linear modelling with machine learning approaches for predicting loss cost in motor insurance*. *Risks*. No. 12 (4). P. 62. Available at: <https://doaj.org/article/2573c7bae54f4e46b492da1af61d2d69>
2. Sukono, R., Riaman, Lesmana, E., Wulandari, R., Napitupulu, H. and Supian, S. *Model estimation of claim risk and premium for motor vehicle insurance by using Bayesian method*. IOP Conference Series: Materials Science and Engineering, 2018. No. 300 (1). DOI: <https://doi.org/10.1088/1757-899X/300/1/012027>
3. Skilky avtomobiliv nalichuetsia u vsomu sviti v 2024 rotsi: dana vidpovid [How many cars are in the world in 2024: here is the answer]. Uamotors. Available at: https://uamotors.com.ua/news/116021#goog_rewarded (in Ukrainian)
4. Chyselnist naselennia Zemli dosiahne piku cherez 60 rokiv, a potim znizitsja – doslidzhennia (2024) [The world's population will reach its peak in 60 years and then decline – a study]. *Dzerkalo tyzhnia – Mirror of the Week*, 16 July. Available at: <https://zn.ua/ukr/TECHNOLOGIES/chiselnist-naselennja-zemli-dosjahne-piku-cherez-60-rokiv-a-potim-znizitsja-doslidzhennja.html> (in Ukrainian)
5. Pid chas viiny kilkist transportnykh zasobiv v Ukraini zrosla na tretynu ta dosiahla 13 mln (2024) [During the war, the number of vehicles in Ukraine increased by one third and reached 13 million]. *Minfin.com.ua*. Available at: <https://minfin.com.ua/ua/2024/03/20/123560792/> (in Ukrainian)
6. Patrulna politsiia Ukrainy. Statystyka [Patrol Police of Ukraine. Statistics]. (n.d.). Available at: <https://patrolpolice.gov.ua/statystyka/> (in Ukrainian)
7. Sakhno A. (2025) Nainebezpechnishi dorohy Ukrainy: yak DTP vplyvaiut na zhyttia ta ekonomiku krainy [The most dangerous roads in Ukraine: how road accidents affect life and the country's economy]. *Ukrainska pravda*. Available at: <https://delo.ua/transport/nainebezpechnisi-dorogi-ukrayini-yak-dtp-vplyvayut-na-zittya-ta-ekonomiku-krayini-457166/> (in Ukrainian)
8. Dyachkina A. (2023) DTP v Ukraini pid chas viiny: pro shcho hovoryat tsyfry ta yak tse vplyvaie na ekonomiku [Road accidents in Ukraine during the war: what the numbers say and how it affects the economy]. *Ekonomichna pravda*. Available at: <https://pravda.com.ua/news/2023/10/11/705356/> (in Ukrainian)
9. Kryvoshlyk T.D. (2023) Ekonomichna sutnist ta osoblyvosti klasyfikatsii avtotransportnoho strakhuvannia [Economic essence and features of classification of motor vehicle insurance]. *Naukovi innovatsii ta peredovi tekhnologii (Scientific Innovations and Advanced Technologies)*, no. 1 (15), pp. 256–268. DOI: [https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1\(15\)-256-268](https://doi.org/10.52058/2786-5274-2023-1(15)-256-268) (in Ukrainian)
10. Natsionalnyi bank Ukrainy. Pokaznyky diialnosti uchasykyv rynku nebankivskykh finansovykh posluh [National Bank of Ukraine. Performance indicators of non-banking financial services market participants]. Available at: <https://bank.gov.ua/ua/statistic/supervision-statist> (in Ukrainian)
11. Zakon Ukrainy "Pro strakhuvannya" vid 18.11.2021 № 1909-IX [Law of Ukraine "On Insurance" dated November 18, 2021, № 1909-IX] Available at: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1909-20#Text> (in Ukrainian)

Kryvoshlyk Tetyana

Kyiv National Economic University named after Vadym Hetman

MOTOR VEHICLE INSURANCE AS A SYSTEMICALLY SIGNIFICANT RISK TO THE FINANCIAL AND ECONOMIC SECURITY OF AN INSURANCE COMPANY: PORTFOLIO MANAGEMENT WITHIN THE FRAMEWORK OF FINANCIAL MANAGEMENT

The article examines motor vehicle insurance as a systemically significant risk to the financial and economic security of an insurance company and as a major source of financial and economic risks from the perspective of portfolio management within financial management in the contemporary Ukrainian insurance market. Emphasis is placed on the dominant share of motor insurance, exceeding half of the total gross premiums, within the structure of insurance inflows, which increases the sensitivity of insurers' financial results to fluctuations in loss ratios, changes in market conditions, and regulatory environment. It is substantiated that the concentration of premiums and insurance liabilities within the motor insurance portfolio, in the absence of adequate financial management mechanisms, creates

a systemically significant risk to the financial and economic security of the insurer and intensifies its dependence on the performance of these products. Analysis of insurance claims reveals a moderate and volatile claims burden in motor insurance, which directly affects cash flows, the formation of insurance reserves, and the solvency of the company. Motor insurance is shown to simultaneously serve as the primary source of revenue and as a channel for transmitting financial shocks within insurance operations, creating threats to financial stability in cases of ineffective portfolio management. The necessity of integrated management of the motor insurance portfolio within financial management is justified, utilizing portfolio optimization, risk-oriented underwriting, loss control, reinsurance, and effective management of insurance reserves. The application of these instruments is emphasized as enabling a reduction in risk concentration, limiting claims volatility, and ensuring alignment between the volume of assumed risks, tariff policy, and the insurer's financial capacity. The features of the manifestation of motor vehicle insurance as a systemically significant risk to the financial and economic security of the insurance company are determined. In this context, an authorial definition of the concept "Systemically Significant Risk of Motor Vehicle Insurance" is proposed, which takes into account premium concentration, persistent claims volatility, and the potential impact on the financial and economic security of the insurance company as well as on portfolio management within financial management.

Keywords: insurance, motor vehicle insurance, systemically significant risk, financial security, economic security, insurance portfolio, financial management, insurance company, insurance market.

JEL classification: G22, G32

Дата надходження статті: 17.02.2026

Дата прийняття статті: 10.03.2026

Дата публікації статті: 29.05.2026