

ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ ЕКОНОМІЧНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ СЕМЕНА КУЗНЕЦЯ

( повне найменування вищого навчального закладу )

ФІНАНСОВИЙ ФАКУЛЬТЕТ

( повне найменування структурного підрозділу )

КАФЕДРА БАНКІВСЬКОЇ СПРАВИ І ФІНАНСОВИХ ПОСЛУГ

( повна назва кафедри )

## Пояснювальна записка

до дипломної роботи

МАГІСТРА

( освітній ступінь )

на тему

**«УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ**

**СТРАХУВАННЯМ В СТРАХОВІЙ КОМПАНІЇ»**

**Виконала:** студентка 2-го року навчання,

( рік навчання )

групи 8.02.072.080.18.1, спеціальності

( номер академічної групи )

072 «Фінанси, банківська справа та страхування»

( шифр та назва спеціальності )

**Мишура Д.В.**

( прізвище, ініціали )

**Керівник** *к. е. н., доцент*

( науковий ступінь, вчене звання )

**О.В. Корват**

( ініціали, прізвище )

**Рецензент** *І.Ю. Олійник*

( ініціали, прізвище )

## АНОТАЦІЯ

Мишура Д.В. Управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії. – Рукопис.

Магістерська дипломна робота зі спеціальності 072 «Фінанси, банківська справа та страхування». – Харківський національний економічний університет імені Семена Кузнеця. – Харків, 2019. – 119 с.

Мета роботи – обґрунтування теоретичних положень та практичних рекомендацій з управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії. Об'єкт дослідження – процес управління страховою діяльністю в страховій компанії. Предмет дослідження – теоретико-методичне забезпечення процесу управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії.

Розглянуто теоретичні аспекти управління автотранспортним страхуванням; визначено сутність поняття «автотранспортне страхування», охарактеризовано види автотранспортного страхування, розглянуто теоретичні аспекти управління страховою діяльністю в страховій компанії.

Здійснено аналіз діяльності з автотранспортного страхування: проаналізовано її фінансовий стан, проаналізовано фінансові результати діяльності з автотранспортного страхування, надано оцінку положення страхової компанії на ринку автотранспортного страхування.

Надані рекомендації щодо удосконалення процесу управління автотранспортним страхуванням: змодельовано процес управління страховою діяльністю в страховій компанії, розроблено планування розвитку страхових операцій з автотранспортного страхування, удосконалено страхові продукти з добровільного страхування наземних транспортних засобів.

Ключові слова: автотранспортне страхування, управління страховою діяльністю, страхова компанія, фінансові результати, положення на ринку, планування, страховий продукт, транспортні засоби.

## ABSTRACT

Mishura D.V. Management of motor insurance in an insurance company. - Handwriting.

Master's Thesis on specialty 072 "Finance, Banking and Insurance." - Simon Kuznets Kharkiv National University of Economics. - Kharkiv, 2019. - 102 p.

The purpose of the work is to substantiate theoretical provisions and practical recommendations for the management of motor insurance in an insurance company. The object of study is the process of managing an insurance activity in an insurance company. The subject of the study is theoretical and methodological support of the process of motor insurance management in the insurance company.

Theoretical aspects of motor insurance management are considered: the essence of the concept of "motor insurance" is defined, the types of motor insurance are characterized, the theoretical aspects of insurance activity management in the insurance company are considered.

The analysis of motor insurance activity was carried out: its financial state was analyzed, financial results of motor insurance activity were analyzed, the position of the insurance company in the motor insurance market was evaluated.

Recommendations were given on improving the process of managing motor vehicle insurance: the process of managing the insurance activity in an insurance company was simulated, the planning of the development of motor insurance operations was developed, and the insurance products for voluntary insurance of land vehicles were improved.

Keywords: motor insurance, management of insurance activity, insurance company, insurance product, types of insurance, provision of insurance service, strategy, organization, motivation, control, modeling.

## ЗМІСТ

ВСТУП	5
1. ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ СТРАХУВАННЯМ	8
1.1. Визначення сутності поняття «автотранспортне страхування»	8
1.2. Характеристика видів автотранспортного страхування	11
1.3. Теоретичні аспекти управління страховою діяльністю в страховій компанії	17
Висновки за розділом 1	26
2. АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ З АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ (на прикладі АТ «СК «МЕГА-ГАРАНТ»)	27
2.1. Аналіз фінансового стану страхової компанії	27
2.2. Аналіз фінансових результатів діяльності з автотранспортного страхування	36
2.3. Оцінка положення страхової компанії на ринку автотранспортного страхування	47
Висновки за розділом 2	55
3. УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ СТРАХУВАННЯМ	56
3.1. Моделювання процесу управління страховою діяльністю в страховій компанії	56
3.2. Планування розвитку страхових операцій з автотранспортного страхування	64
3.3. Удосконалення страхових продуктів з добровільного страхування наземних транспортних засобів	69
Висновки за розділом 3	81
ВИСНОВКИ	83
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	86
ДОДАТКИ	92
АПРОБАЦІЯ	102

## ВСТУП

Реформування всієї системи економічних відносин, соціальні перетворення та трансформаційні зрушення, що сьогодні відбуваються в Україні, надають особливої ваги розв'язанню проблем страхового захисту суспільства, страхового відшкодування в транспортній системі, які спонукають до пошуку дієвих методів, механізмів регулювання на страховому ринку, ресурсів страховиків і страхувальників та їх ефективного використання під час реалізації страхових випадків, які виникають внаслідок дорожньо-транспортних пригод.

Автотранспортне страхування є одним із найпопулярніших видів страхування як на європейському страховому ринку та і в Україні. Страховий портфель більшості страхових компаній сформований за рахунок автотранспортного страхування, однак, вітчизняний ринок автотранспортного страхування значно відстає у своєму якісному розвитку від ринків багатьох зарубіжних країн. У зв'язку з тим, що використання автотранспорту супроводжується багатьма ризиками, автотранспортне страхування є достатньо популярним видом страхування для юридичних і фізичних осіб.

В сучасних умовах зростаючої конкуренції та швидкого розвитку страхового ринку перед керівництвом страхових компаній постає проблема в створенні і застосуванні більш ефективної і прогресивної системи управління. Тому, на сьогоднішній день виникає проблема ефективного управління страховою діяльністю.

Теоретичні та прикладні аспекти функціонування автотранспортного страхування у страховій компанії відображено у роботах вітчизняних і зарубіжних дослідників, серед яких: О. П. Архипов [3], І. Т. Балабанов, [5], В.В Шахов [57], Т.А. Говорушко [14], В.Д. Базилевич [4], Н.М. Внукова [10], Н.В. Приказюк [40], Д. І. Дема [15], С.В Ткаченко [53] та багато інших.

Метою роботи є обґрунтування теоретичних положень та практичних рекомендацій з управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії.

На початку роботи було сформовано наступні завдання:

- визначити сутність поняття «автотранспортне страхування»;
- охарактеризувати види автотранспортного страхування;
- описати теоретичні аспекти управління страховою діяльністю;
- проаналізувати фінансовий стан та платоспроможність страхової компанії;
- проаналізувати фінансові результати діяльності страхової компанії;
- оцінити положення страхової компанії на ринку автотранспортного страхування;
- змоделювати процес управління страховою діяльністю в страховій компанії;
- удосконалити стратегічне управління автотранспортним страхуванням;
- удосконалити страхові продукти з автотранспортного страхування.

Об'єктом дослідження виступає процес управління страховою діяльністю в страховій компанії.

Предметом дослідження є теоретико-методичне забезпечення процесу управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії.

У дипломній роботі об'єкт та предмет дослідження розглядаються на прикладі Акціонерного товариства «Страхова компанія «Мега-Гарант» (АТ «СК «Мега-Гарант»), яка працює на ринку України з 10 липня 1998 року. Акціонерне товариство «Страхова компанія «Мега-Гарант» було зареєстроване 10.07.1998р., на основі свідоцтва Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України про реєстрацію фінансової установи – серія А01 № 424734, дата реєстрації 10.07.1998 року. 14 серпня 1998 року компанія отримала першу ліцензію на право здійснювати страхову діяльність у формі добровільного страхування вантажів і багажу, кредитів, інвестицій, фінансових ризиків, виданих і прийнятих гарантій, майна,

відповідальності перед третіми особами, наземного транспорту.

Компанія на сьогоднішній день пропонує клієнтам 23 види страхування, серед яких вісім обов'язкових і п'ятнадцять - добровільних.

Інформаційну основу та теоретичну базу дослідження становлять монографії, книги, наукові статті та доповіді вітчизняних і закордонних учених і практиків. Законодавчо-нормативним забезпеченням є закон України «Про страхування», фінансова звітність АТ «СК «Мега-Гарант» за 2016-2018 рр. Прикладні аспекти управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії у роботі досліджувались, спираючись на існуюче економіко-правове забезпечення страхової діяльності.

У роботі застосовані елементи економіко-статистичних методів збору та обробки інформації: вибіркового дослідження, середніх величин, відносних величин; економіко-математичні методи, індукція та дедукція, аналіз та синтез, кластеризація за допомогою ППП STATGRAPHICS Centurion, моделювання в нотації IDEF0, кореляція на основі STATISTIC та інтегральний показник в пакеті Microsoft Office Excel.

Обробка кількісної інформації, яка отримана в процесі дослідження, здійснювалася за допомогою персонального комп'ютера з використанням пакету Microsoft Office Excel.

За матеріалами дипломної роботи підготовлено наступні публікації, що свідчать про оприлюднення та апробацію проведених досліджень:

– «Управління автотранспортним страхуванням у страховій компанії», опубліковано у збірнику «Молодіжний економічний вісник ім. С. Кузнеця» № 02, 2018 рік;

– «Моделювання процесу управління страховою діяльністю в страховій компанії», опубліковано у науковому виданні "Економічні студії" Випуск 4 (26) грудень 2019 р.

Повний обсяг дипломної роботи становить 119 сторінки друкованого тексту та складається зі вступу, трьох розділів, висновків, списку використаних джерел (64 найменувань), 4 додатків та копії публікацій. Робота містить 29 таблиць та 18 рисунків.

## РОЗДІЛ 1

### ТЕОРЕТИЧНІ АСПЕКТИ УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ СТРАХУВАННЯМ

#### 1.1. Визначення сутності поняття «автотранспортне страхування»

Транспортні засоби є об'єктами підвищеної небезпеки. Тому їх використання потребує захисту, зокрема, страхового. На підставі Закону України "Про фінансові послуги та державне регулювання ринку фінансових послуг" №2664 - III від 12.07.2001 р. страхування належить до категорії фінансових послуг, як і послуги банків та інших фінансових установ [42].

Теоретичні засади автотранспортного страхування, з'ясування його сутності, знайшли своє відображення у працях багатьох науковців. Підходи до визначення поняття «автотранспортне страхування» у вітчизняній літературі наведено у табл.1.1.

Таблиця 1.1

Підходи до визначення поняття «автотранспортне страхування»

Автор	Визначення поняття
Базилевич В. Д. [4, с.66]	Послуги, що забезпечують захист від усіх ризиків, які можуть призвести до пошкодження або знищення транспорту Страхувальника, а також до фінансової відповідальності Страхувальника за шкоду, завдану майну, життю та здоров'ю інших учасників руху, та завдання шкоди життю та здоров'ю водія і пасажирів застрахованого транспорту
Говорушко Т. А. [14, с.115]	Комплекс особливих видів страхування, що покривають ризики, пов'язані з експлуатацією автотранспортних засобів. Охоплює страхування механізованих автотранспортних засобів (КАСКО), водіїв, пасажирів, багажу, цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.
Дема Д. І. [15, с.34]	Автотранспортне страхування необхідно розглядати як комплекс страхових послуг, спрямованих на захист майнових та особистих інтересів як самих власників автотранспортних засобів, так і третіх осіб (вигодонабувачів), які є безпосередніми учасниками дорожнього руху.
Ткаченко С. В. [53, с.74]	Стратегічно важлива галузь страхового сектору, що сприяє зниженню наслідків ДТП, створює додатковий механізм захисту інтересів кредитора, забезпечує розвиток інших супутніх видів страхування, а також частково звільняє державу під час вирішення соціальних проблем суспільства, що виникають внаслідок ДТП, крадіжки або пошкодження транспортних засобів громадян та підприємств

Таким чином, проведене дослідження дозволяє зробити висновок про те, що більшість авторів дотримується думки, з якою варто погодитися, що автотранспортне страхування являє собою комплекс певних видів страхування, пов'язаних з експлуатацією засобів автотранспорту, що забезпечують захист об'єктів страхування.

Види автотранспортного страхування за Законом України «Про страхування» № 85/96-ВР [42] представлені у табл.1.2.

Таблиця 1.2

## Види автотранспортного страхування

Добровільне страхування	Норма Закону № 85/96-ВР	Обов'язкове страхування	Норма Закону № 85/96-ВР
Страхування від нещасних випадків на транспорті	П. 2 ст. 6	Особисте страхування від нещасних випадків на транспорті	П. 6 ст. 7
Страхування наземного транспорту (КАСКО)	П. 6 ст. 6		
Страхування вантажів і багажу	П. 9 ст. 6	Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ)	П. 9 ст. 7
Страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника) (ДСЦВ)	П. 12 ст. 6		

Згідно з табл.1.2 виділяють дві форми автотранспортного страхування – добровільну та обов'язкову. Серед них є такі види добровільного автострахування, як особисте страхування від нещасних випадків на транспорті. Воно поширюється, зокрема, на працівників транспортних підприємств, безпосередньо зайнятих на транспортних перевезеннях (водіїв). У свою чергу, транспортним вважають підприємство, що здійснює перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти і надає інші транспортні послуги [42].

Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну осіб, які постраждали в



результаті дорожньо-транспортної пригоди (далі - ДТП), і захисту майнових інтересів страхувальника [42].

Найбільш популярним серед видів автостраховання є страхування відповідальності, яке набуває обов'язкової форми у більшості країн світу. Варто зазначити, що історія страхування відповідальності бере свій початок ще у тридцяті роки ХХ століття і пов'язана з різким збільшенням кількості жертв в результаті автомобільних аварій на дорогах США і Європи [63].

Страховання авто-КАСКО здійснюється в добровільному порядку та містить комплекс ризиків, пов'язаних безпосередньо з автомобілем, і покриває збитки, які виникають у разі пошкодження або втрати машини (цілком або окремих її деталей); аварії (зіткнення, наїзду тощо); пожежі, самозаймання; стихійного лиха; викрадення і пошкодження при викраденні; крадіжки деталей, биття скла та інших протиправних дій третіх осіб [42].

Згідно табл.1.2 в страховій компанії АТ «СК «Мега-Гарант» автотранспортне страхування представлено такими видами [31]:

- страхування від нещасних випадків;
- страхування наземного транспорту; страхування вантажів і багажу;
- страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника);
- особисте страхування від нещасних випадків на транспорті;
- страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ).

Отже, можна зробити висновок, що автотранспортне страхування – це сукупність видів страхування, які дозволяють в комплексі застрахувати самі засоби автотранспорту, багаж і додаткове обладнання, що знаходиться в автомобілі, а також – фізичних осіб (водіїв і пасажирів) та відповідальність за шкоду, заподіяну їм самим чи третім особам.

## 1.2. Характеристика видів автотранспортного страхування

В Україні автотранспортне страхування забезпечується двома формами: добровільне автотранспортне страхування та обов'язкове автотранспортне страхування. Виділення окремих видів автотранспортного страхування характеризує деталізацію об'єктів страхування. Форми організації страхування вказують на їх правову основу: обов'язкове чи добровільне [41].

Автотранспортне страхування представлено в трьох галузях страхування, а саме:

Страхування відповідальності (обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності, добровільне страхування цивільної відповідальності), особисте страхування (обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, добровільне страхування від нещасних випадків на транспорті) та страхування майна (добровільне страхування транспортних засобів, добровільне страхування вантажів і багажу).

Страхуванням водночас може бути охоплено як сам транспортний засіб (таке страхування відоме як страхування каско), так і вантаж, який на ньому перевозиться (страхування карго), водій та пасажир, а також відповідальність перевізника перед третьою особою.

Особливо важливим видом транспортного страхування є страхування наземного автомобільного транспорту, оскільки такий вид транспорту є невід'ємною частиною більшості сфер підприємницької діяльності. Зважаючи на це, в роботі буде проводитися аналіз двох найбільш вагомих видів автотранспортного страхування: обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності та добровільне страхування наземних транспортних засобів.

В результаті опрацювання правил страхування наземних транспортних засобів в компаніях ПрАТ «СК «Провідна», ПрАТ СК «АХА Страхування», ПрАТ «УАСК АСКА», АТ «СК «Мега-Гарант» [33, 34, 35, 31], було виділено характерні особливості автотранспортного страхування у розрізі його добровільної та обов'язкової форм наведені у табл.1.3.

## Характеристика видів автотранспортного страхування

Характеристика	Види автотранспортного страхування	
	Страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	Страхування наземних транспортних засобів
Форма страхування	Обов'язкова та добровільна	Добровільна
Предмет договору	Майнові інтереси, що не суперечать законодавству України, пов'язані з відшкодуванням особою, цивільно-правова відповідальність якої застрахована, шкоди, заподіяної життю, здоров'ю, майну потерпілих	Майнові інтереси, що не суперечать закону, пов'язані з: володінням, користуванням і розпорядженням ТЗ.
Страховий випадок	Подія, внаслідок якої заподіяна шкода третім особам під час дорожньо-транспортної пригоди.	Пошкодження, зниження або втрата застрахованого транспортного засобу.
Страхова сума	100 тисяч гривень на одного потерпілого – за шкоду, заподіяну майну потерпілих, становить; 200 тисяч гривень на одного потерпілого – за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю потерпілих. Додатково може укладатися договори добровільного страхування для збільшення ліміту відповідальності.	Встановлюється за згодою сторін окремо по кожному транспортному засобу в розмірі, що не перевищує дійсну вартість транспортного засобу
Страхові виплати	У зв'язку з пошкодженням майна – витрати пов'язані з ремонтом; У зв'язку з тимчасовою втратою працездатності - не отримані доходи за час втрати працездатності. У разі стійкої втрати працездатності - визначаються у фіксованих розмірах від мінімальної заробітної плати та додатково можуть збільшуватися на неотримані доходи у разі втрати працездатності. У зв'язку зі смертю потерпілого – не менше ніж 36 мінімальних заробітних плат; додатково збільшуються на частину неотриманого доходу потерпілого, яку він міг отримувати при житті. Відшкодування моральної шкоди - 5 % страхової виплати за шкоду, заподіяну здоров'ю.	При пошкодженні застрахованого транспортного засобу - прямі збитки, яких зазнав страхувальник, витрати на придбання та доставку запасних частин і матеріалів, витрати на транспортування пошкодженого транспортного засобу до найближчого місця ремонту, втрату товарної вартості транспортного засобу, витрати на тимчасове проживання в готелі водія та пасажирів, За системою першого ризику - у розмірі суми збитку, за вирахуванням франшизи, При повній загибелі транспортного засобу – сплачується в розмірі страхової суми за вирахуванням суми знецінення транспортного засобу.

Як видно з табл.1.3 можна виокремити два види автотранспортного страхування за формою його проведення: добровільне та обов'язкове. Основні засади добровільного страхування розробляються кожним страховиком самостійно та зазначаються у правилах страхування, складених відповідно до вимог чинного законодавства. Тобто, особливості добровільного автострахування (страхові суми, страхові премії, тарифи, ризику, які покриваються та ін.) у різних страхових компаніях можуть суттєво відрізнятися. Що ж стосується обов'язкової форми автотранспортного страхування, то її підвиди та їх основні характеристики запроваджені на законодавчому рівні.

Страхування наземного транспортного засобу, передбачає страховий захист від збитків, котрі можуть виникнути внаслідок пошкодження, повної загибелі або втрати автотранспортного засобу. В табл.1.4 представлено перелік подій складених на підставі різних джерел [33, 34, 35, 31], що відносяться та не відносяться до страхових випадків.

Таблиця 1.4

Перелік типових подій, які відносяться та не відносяться до страхових подій за добровільним страхуванням наземного транспортного засобу

Страхові випадки	Не є страховими випадками
Пошкодження чи знищення транспортного засобу або його частини.	Умисні дії страхувальника, осіб, які користуються транспортним засобом на законних підставах;
	Гниття, корозія та інші природні хімічні процеси матеріали, що застосовуються у транспортному засобі;
Незаконне заволодіння транспортним засобом (крадіжка), а також пошкодження/ знищення його частин, що викликані незаконними діями третіх осіб у будь-якому місці знаходження транспортного засобу.	Використання страхувальником транспортного засобу в незадовільному технічному стані;
	Управління транспортним засобом особою, яка не має посвідчення водія відповідної категорії та/або перебуває у стані алкогольного сп'яніння тощо.
Пошкодження або знищення транспортного засобу внаслідок стихійного лиха, падіння дерев та інших предметів, а також пожежі чи самозаймання транспортного засобу.	Пошкодження транспортного засобу внаслідок воєнних дій, громадських заворушень, страйків
	Конфіскування, арештування, знищення за розпорядженням влади транспортного засобу;
	Водіння транспортного засобу в стані алкогольного сп'яніння
	Встановлення природного зносу транспортного засобу.

Згідно з табл.1.4 на страхування приймається транспортний засіб у непошкоджену стані, що пройшов техогляд в установлений строк і не застрахований в інших страхових компаніях за тими ж видами ризиків. Страхова компанія не приймає на страхування багаж, що перевозиться застрахованим транспортним засобом.

Не приймаються на страхування також транспортні засоби, що мають серйозні пошкодження і значну корозію за оцінкою страхової компанії.

Транспортний засіб може бути застрахований:

1. На повну вартість: страхова сума дорівнює вартості транспортного засобу за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору страхування;

2. На суму в частці від повної вартості (пропорційне страхування): страховик бере на себе зобов'язання відшкодувати збитки пропорційно відношенню страхової суми до повної вартості транспортного засобу за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору страхування;

3. Із застосуванням “системи першого ризику”: повна виплата збитків у межах страхової суми, незалежно від того, яку частину від дійсної вартості складає страхова сума.

Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів є одним з найбільш поширених видів автострахування, яке в більшості країн проводиться в обов'язковій формі. В Україні страхування відповідальності виділено окремою галуззю страхування на законодавчому рівні [42].

Для визначення розміру страхової премії, що підлягає сплаті страхувальником страховику, використовуються страхові тарифи. Ставки страхових тарифів встановлюються не страховиком, а державою на законодавчому рівні. Для розрахунку річної страхової премії, що підлягає сплаті при укладенні договору обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, використовується базова страхова премія, яка залежить від місця реєстрації транспортного засобу,

типу транспортного засобу, віку та стажу водіння страхувальника (застрахованої), терміну експлуатації транспортного засобу та наявності або відсутності страхових випадків з вини осіб, цивільно-правова відповідальність яких застрахована, в період дії попереднього договору ОСЦПВВНТЗ (системи «бонус-малус»).

Підставою для здійснення страхового відшкодування є настання страхового випадку, який повинен бути належним чином зафіксований. Повідомлення про настання страхового випадку разом із заявою та іншими необхідними документами направляються потерпілим страховику для їх розгляду та прийняття рішення про здійснення страхової виплати. Страхова виплата потерпілим здійснюється протягом одного місяця.

Отже, обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності за своєю суттю спрямоване на захист порушених в результаті дорожньо-транспортної пригоди майнових інтересів учасників дорожнього руху, тобто кожного потерпілого громадянина. З цього випливає його соціальна складова і, відповідно, надзвичайно високий рівень відповідальності страховиків перед суспільством як провідників цього виду страхування.

Страхування від нещасних випадків на транспорті - це добровільний вид страхування, за яким предметом договору страхування є майнові інтереси, що не суперечать закону, пов'язані з життям, здоров'ям та працездатністю страхувальника чи третьої особи (застрахованої особи), визначеної страхувальником у договорі страхування за її згодою [42].

Відповідно до умов договору страхування, в межах узгодженої страхової суми, проводиться страхова виплата потерпілим в результаті ДТП водію та пасажиром, які у момент аварії знаходилися в автомобілі.

Страхувальник самостійно визначає кількість застрахованих. При цьому загальна кількість застрахованих осіб не повинна перевищувати кількості посадкових місць, встановлених для відповідної категорії транспортного засобу технічними характеристиками заводу-виробника.

Страхувальник виплачує страхове відшкодування у випадку смерті страхувальника чи застрахованої особи, тимчасової втрати працездатності, інвалідності або отримання травматичних ушкоджень та/або функціональних розладів здоров'я, передбачених договором страхування, внаслідок нещасного випадку, який стався зі страхувальником чи застрахованою особою під час дії договору страхування. Страхові виплати та страхові суми визначаються індивідуально кожним страховиком.

Страхування вантажів та багажу (вантажобагажу) - вид страхування, за яким предметом договору страхування є майнові інтереси, що не суперечать закону, пов'язані з володінням, користуванням і розпорядженням вантажем та багажем (вантажобагажем), який перевозиться будь-якими видами транспорту [42].

При страхуванні вантажів страхувальником може бути особа, яка має страховий інтерес у даному вантажі: відправник та одержувач, перевізник, фізична чи юридична особа. Для більшості з вантажів характерні загальні ризики загибелі, пошкодження і втрат при їх перевезенні будь-яким видом транспорту, які включаються в тому чи іншому складі правил страхування. Це наступні ризики: пожежа, вибух; перевертання, в тому числі з моста, транспортного засобу з вантажем; затоплення транспортного засобу з вантажем; зіткнення транспортного засобу з вантажем з іншим з вини останнього; угон чи зникнення транспортного засобу з вантажем безвісти; випадкове пошкодження вантажу при завантажуванні, розвантажуванні чи падінні за борт; падіння літальних апаратів, їх частин на вантаж; повень, буря, смерч, ураган; землетрус, вулкан; обвали, просідання ґрунту, зсуви.

Щодо добровільного страхування відповідальності власників наземних транспортних засобів (включаючи відповідальність перевізника), це вид страхування, за яким предметом договору страхування є майнові інтереси, що не суперечать закону, пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної страхувальником або іншою особою, цивільна відповідальність якої застрахована, життю, здоров'ю, працездатності, майну третіх осіб,

включаючи власників вантажу та багажу (вантажобагажу), під час експлуатації наземного транспортного засобу та здійснення перевезень чи транспортного експедирування вантажу [42].

Страховальником можуть бути вітчизняні і зарубіжні юридичні особи будь-якої форми власності та громадяни, якщо вони мають на правах власності, оренди, лізингу придатні для експлуатації транспортні засоби та ліцензію на здійснення перевезень або супроводження вантажів і людей. страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника).

Страхованням в такому виді покриваються:

1. Відповідальності за загибель, пошкодження або крадіжку вантажу, прийнятого до перевезень або експедирування;
2. Відповідальність за фінансові збитки, понесені клієнтом страховальника внаслідок невиконання останнім частково або повністю його договірних зобов'язань.

### 1.3. Теоретичні аспекти управління страховою діяльністю в страховій компанії

Страховий бізнес, як і будь-яка інша підприємницька діяльність, потребує управління в плануванні, організації, регулюванні і контролі. Питанням управління в страховій компанії присвячено чимало наукових робіт. Науковці досліджують теоретичні аспекти та вирішують практичні проблеми функціонування страхових компаній з позиції традиційних підходів [51-60], а також на основі сучасних методів стратегічного й інноваційного менеджменту [38-49]. Незважаючи на ґрунтовні напрацювання вчених, управління страховою діяльністю як цілісний процес в більшості публікацій не розглядається. Найчастіше увага приділяється окремим його підпроцесам, зокрема стратегічному маркетинговому плануванню [49], розробці страхових продуктів [9, с. 160; 59], організації збуту страхових



послуг [51, с. 168; 29, с. 38], організації процесу андеррайтингу [51, с. 182; 60, с. 115], управлінню страховими виплатами [37, с. 47; 18]. Тому доцільно визначити об'єкти та завдання, які виконує управління страховою діяльністю. Об'єкти управління страховою діяльністю представлено в табл.1.5.

Таблиця 1.5

## Об'єкти управління страховою діяльністю

Об'єкт управління	Характеристика об'єктів
Управління бізнес – процесом страхової діяльності	вибір основних параметрів діяльності страхової організації; методи дослідження і освоєння страхового поля; основні напрями маркетингової діяльності; взаємодія структурних підрозділів; система управління регіональною мережею; контрольні функції.
Управління продуктовою лінійкою	визначення обсягів та видів страхових послуг; розробка нових страхових продуктів; розробка умов страхування та технології надання страхових продуктів; визначення каналів збуту страхових послуг.
Управління ризиками страхового портфеля	визначення мети, з'ясування ризику, оцінка ризику, здійснення управління ризиком, оцінка результатів, правові аспекти управління ризиком;
Управління персоналом	відбір, розстановка, навчання, підвищення кваліфікації кадрів, винагорода і стимулювання праці, поліпшення умов праці і побуту працівників;
Управління взаємовідносинами з клієнтами	Залучення та утримання клієнтів шляхом індивідуального підходу до кожного, формування єдиної бази даних клієнтів з інформацією про індивідуальні потреби клієнтів, створення спеціального програмного забезпечення для зберігання та обробки інформації про клієнтів, налагоджування найбільш зручних для клієнта каналів продажу.

Як видно з табл.1.5 об'єктами управління страховою діяльністю виступають: управління бізнес – процесом страхової діяльності, управління продуктовою лінійкою, управління персоналом, управління ризиками страхового портфеля, управління взаємовідносинами з клієнтами. Всі ці об'єкти направлені на досягнення основної мети страхової діяльності, а саме отримання прибутку та удосконалення діяльності.

Завдання, які виконує управління страховою діяльністю визначаються під впливом ряду факторів: конкурентного середовища, необхідності

постійного вдосконалення страхових послуг, політичної нестабільності, інформаційних технологій, змін ситуації на фондовому ринку та ін.

У табл. 1.6 наведені і прокоментовані завдання щодо управління страховою діяльністю.

Таблиця 1.6

## Завдання щодо управління страховою діяльністю

Завдання щодо управління страховою діяльністю	Зміст
Зростання обсягів страхових послуг	Розробка і впровадження конкурентоспроможних страхових продуктів (послуг); Створення збалансованого страхового портфеля
Зростання обсягу страхових премій	Розробка адекватного страхового тарифу (рівнозначність нетто-тарифу та збитковості страхової суми), розробка рекламної компанії страхових продуктів, якісне обслуговування договорів страхування.
Максимізація прибутку	Використання високого рівня організації структурних підрозділів, заснованого на ефективній податковій, дивідендній, маркетинговій політиці.
Мінімізації страхових ризиків	Оцінка, профілактика та мінімізація ризиків страхової діяльності на основі якісної андеррайтерної політики.
Забезпечення необхідного рівня рентабельності страхової діяльності	Аналіз структури собівартості страхових продуктів (послуг); аналіз цінової політики та рентабельності; визначення ефективності порогу рентабельності, запасу фінансової міцності.
Зростання рівня задоволеності клієнтів роботою страхової компанії	Зручність в наданні страхових послуг, розгалужена мережі філій страхової компанії, доступна ціна страхових продуктів, якісна процедура врегулювання збитків.

Згідно з табл.1.6 страхова компанія ставить перед собою завдання для ефективного управління страховою діяльністю. Це такі завдання, як зростання обсягів страхових послуг, зростання обсягу страхових премій, максимізація прибутку, мінімізації фінансових ризиків, забезпечення необхідного рівня рентабельності страхової діяльності та зростання рівня задоволеності клієнтів роботою страхової компанії.

Науковці часто помилково ототожнюють управління страховою діяльністю та страховий менеджмент, розуміючи під страховим менеджментом «професійне управління страховою діяльністю» [51, с. 14; 37,

с. 4;60, с. 8]. Зазначена неточність у подальшому тягне за собою некоректне використання терміну «страхова діяльність» при позначенні функцій управління на рівні всієї страхової компанії [37, с. 21;60, с. 36]. Тому для виявлення місця страхової діяльності в процесі керування страховою компанією було розроблено схему, яка представлена на рис.1.1.

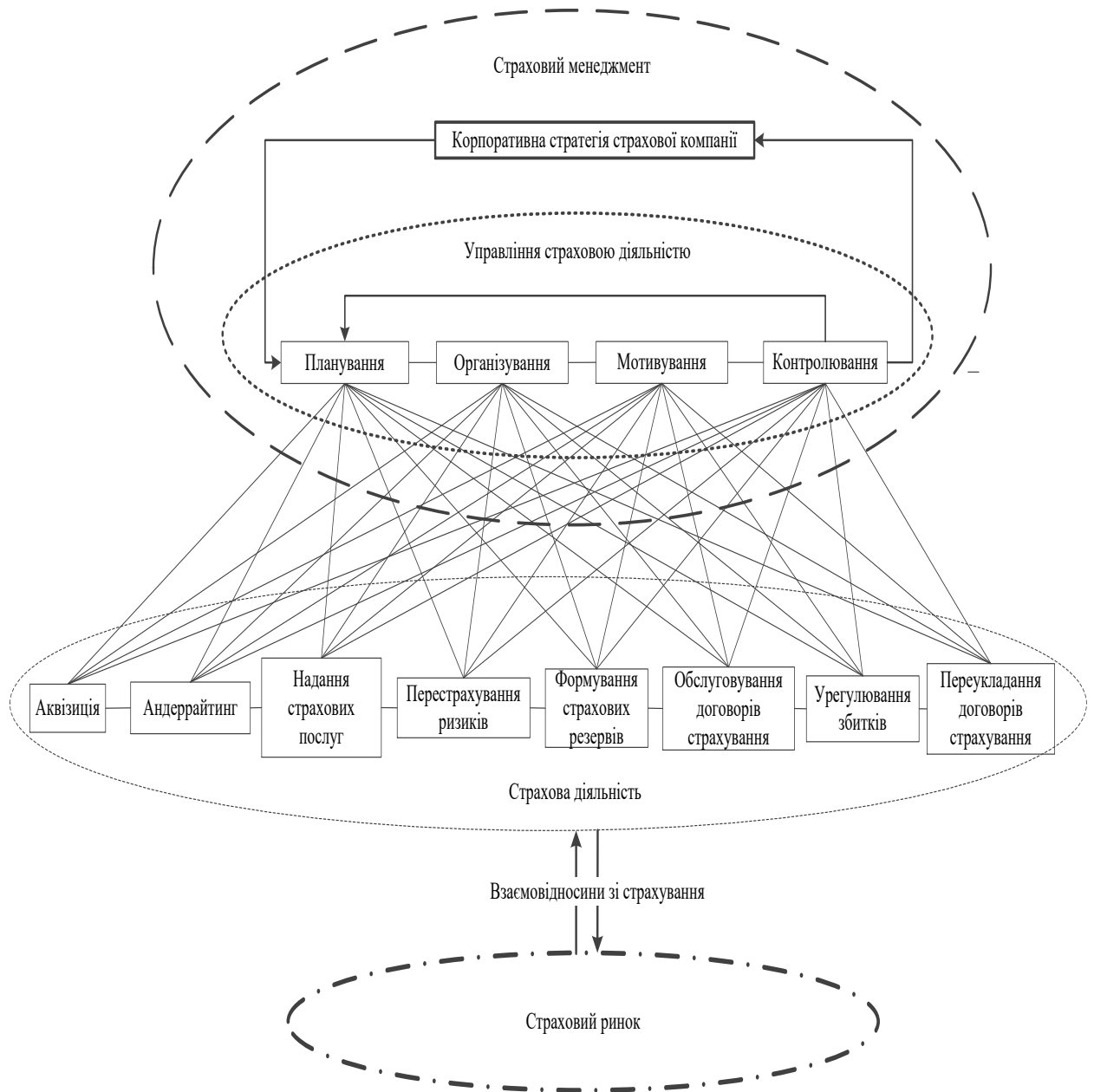


Рис.1.1. Схема управління страховою діяльністю

Як видно з рис.1.1 управління страховою діяльністю входить до загального процесу управління страховою компанією, тобто до страхового менеджменту. На погляд науковців, страховий менеджмент є процесом

керування страховою компанією як підприємства, що здійснює страхову, інвестиційну та фінансову діяльність. Реалізація та надання страхових послуг – це виробничий процес страховика, який потребує окремого управління. Тобто, управління страховою діяльністю є однією з функціональних сфер страхового менеджменту. Воно має підпорядковуватись корпоративній стратегії так само, як підпорядковуються інші напрями страхового менеджменту, зокрема управління платоспроможністю, ризиками, персоналом, інвестиціями, доходами та витратами тощо. Проте взаємовідносини страхової діяльності проявляються не тільки з внутрішнім середовищем, а і з зовнішнім. В цьому випадку весь процес управління страховою діяльністю взаємодіє зі страховим ринком, а саме зі страхувальниками.

Таким чином, можна зробити висновок, що управління страховою діяльністю в страховій компанії є процесом планування, організації, мотивації, реалізації управлінських рішень і контролю за здійсненням страхових операцій з метою досягнення стратегічних завдань в страховій діяльності.

Управління страховою діяльністю здійснюється за допомогою таких функцій, як планування, організування, мотивування, контролювання [51, с. 21-22;37, с. 4;60, с. 8], що представлено на рис.1.2. Цей процес є ітераційним, тобто таким, який циклічно повторюється. З метою забезпечення довгострокового функціонування підприємства в умовах швидкозмінюваного середовища з важкопрогнозованими параметрами сучасне управління базується на концепції стратегічного менеджменту.

В рамках управління страховою діяльністю страхова компанія розробляє стратегію нижчого рівня. Вона деталізує корпоративну стратегію у сфері побудови тривалих страхових відносин з клієнтами, шляхом встановлення стратегічних завдань (наприклад досягти конкурентних переваг, визначеної рентабельності страхових операцій), цільових сегментів

ринку, планових показників. Стратегія страхової діяльності є підставою для формування асортименту (лінійки) страхових продуктів.

Функції, які виконує управління страховою діяльністю представлено на рис.1.2.



Рис.1.2 Функції управління страховою діяльністю в страховій компанії

Згідно з рис.1.2 головна функція управління страховою діяльністю - планування. В процесі виконання цієї функції розробляється стратегія дій, складаються необхідні плани і програми їх реалізації. Досягнення поставленої мети здійснюється в результаті спільної діяльності людей, тобто координації їх діяльності (координаційна функція).

Головними задачами на цьому етапі є участь в довгостроковому, короткостроковому фінансовому плануванні, бюджетування в рамках структурних підрозділів, оцінка ефективності витрат, аналіз фінансових результатів, виявлення факторів впливу, планування обсягу продажів

страхових продуктів, проведення цінової політики на страхові продукти (послуги) [20, с. 66].

Організування страхової діяльності передбачає формування організаційної структури управління страховою діяльністю. Організування страхової діяльності повинно ґрунтуватися на двох основах, а саме: поділі страхової компанії на підрозділи відповідно до цілей страхової діяльності, встановлення взаємовідносин повноважень рівнів управління та забезпечення розподілу та координування завдань страхової діяльності. Організація роботи передбачає з'єднання в єдине ціле матеріально-технічної і фінансової бази із трудовими ресурсами страхової компанії. Передбачає делегування повноважень (має право ухвалювати рішення і використовувати ресурси страхової компанії) конкретними страховими працівниками, а також пристосування організаційної структури страхової компанії до завдань, які повинна вирішувати страхова організація [20, с.95].

Складовими частинами організаційної структури управління страховою діяльністю є окремі управлінці, служби, відділи та інші організаційні підрозділи апарату управління.

Матеріальне та моральне заохочення менеджерів, зайнятих у страховій сфері, відіграє визначну роль в удосконаленні страхової діяльності та досягнення стратегічних показників страховика. Створення умов для ефективної страхової діяльності нерозривно пов'язане з удосконаленням системи матеріального та морального стимулювання працівників. Одним з основних активних елементів мотивування праці є система матеріального стимулювання. Головним принципом організації мотивування страхової діяльності повинне бути формування заробітної плати із врахуванням внеску кожного працівника у підвищення ефективності страхової діяльності [20, с.156].

Страхові компанії в більшості випадків розділяють мотивацію на два аспекти: матеріальна мотивація і соціальний пакет. Розмір заробітної плати кожного окремого співробітника залежить від результатів його діяльності,

обсягу посадових обов'язків і якості їх виконання. Склад заробітної плати та соціального пакету зображено на рис.1.3.

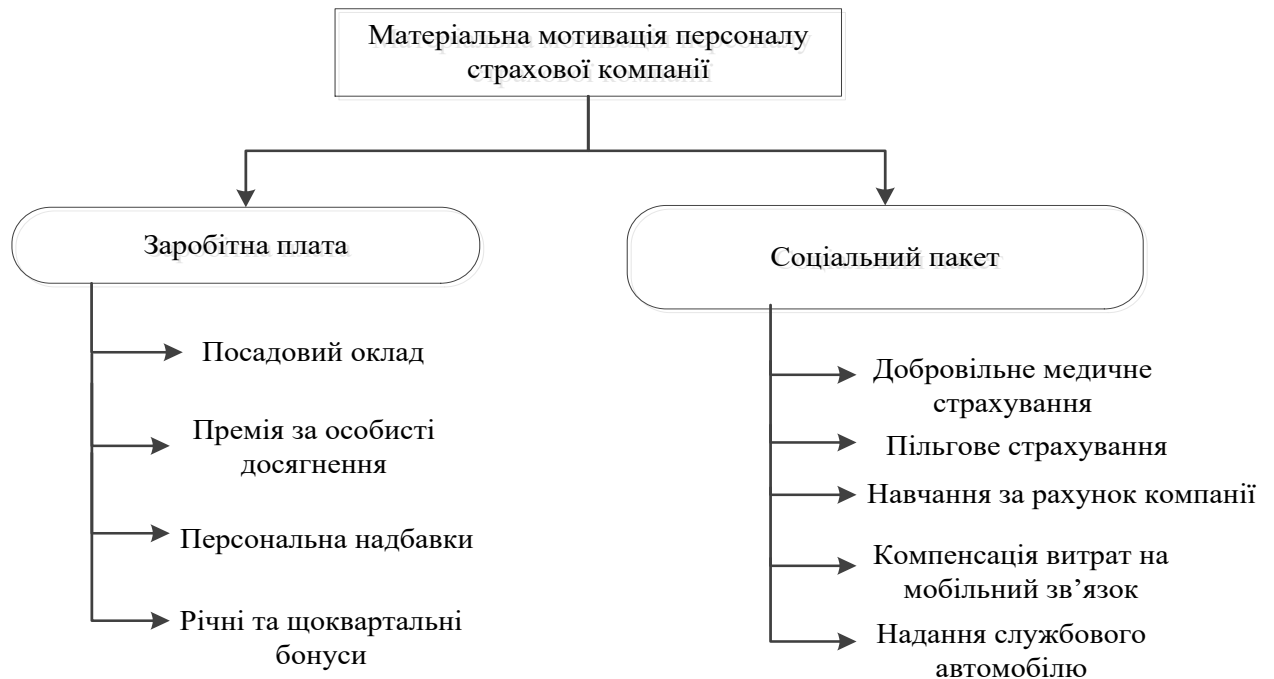


Рис.1.3. Основні елементи системи матеріальної мотивації персоналу страхової компанії

Виходячи з рис.1.3 можна зробити висновок, що найефективнішою мотивацією персоналу страхової компанії є матеріальна мотивація, яка полягає в формуванні конкурентної заробітної плати та соціального пакету.

Основою заробітної плати є бонуси, які різняться між співробітниками, які продають страховий продукт та співробітниками обслуговуючих підрозділів. Контрольна функція полягає в строго цільовому формуванні і використанні коштів страхового фонду. На практиці ця функція проявляється через формування страховиками страхових резервів, що гарантують виконання прийнятих зобов'язань; забезпеченням платоспроможності шляхом дотримання нормативних співвідношень між активами і прийнятими страховими зобов'язаннями; відкритістю інформації по страховим організаціям [20, с.185].

В умовах ринкової економіки попереднє контролювання страхової діяльності відіграє важливу роль під час прийняття управлінських рішень, коли необхідно завчасно оцінити діяльність з погляду її доцільності та економічної ефективності.

Попереднє контролювання повинно здійснюватися структурними підрозділами на стадії розроблення страхових тарифів, нормативів використання інвестиційних ресурсів, їх напрямків, розгляду обґрунтованості прогнозування показників діяльності страхової компанії. Виявлення на цьому етапі контролювання недоліків дає змогу заздалегідь усунути відхилення від стандартів і цим самим зекономити час та ресурси порівняно з виявленням цих відхилень на завершальній стадії діяльності.

Поточне контролювання має здійснюватися страховиком протягом всього процесу страхування. Дослідження показують, що найчастіше контролювання страхової діяльності в страхових організаціях проводиться лише раз на рік, хоча це обмеження не є обов'язковим та безумовним.

Для досягнення цілей страхової діяльності, забезпечення отримання фактичних результатів цієї діяльності, які би найбільше відповідали очікуваням, необхідно проводити систематичне комплексне контролювання всього процесу діяльності страховика, починаючи від її започаткування та завершуючи отриманням кінцевих результатів.

Завершальне контролювання здійснюється на виході із системи страхової компанії. При цьому необхідно використовувати зворотний зв'язок для врахування можливих відхилень в майбутніх ситуаціях. На відміну від попереднього та поточного контролювання, завершальне передбачає перевірку страхової діяльності після завершення її чергової стадії. Тому його ефективність у поточній страховій діяльності страхової компанії є набагато меншою, ніж у попереднього та поточного.

Отже, можна зробити висновок, що управління страховою діяльністю є сферою страхового менеджменту, який здійснюється на основі



корпоративної стратегії та виконує всі функції управління по відношенню до страхової діяльності (планування, організування, мотивування та контроль).

### Висновки за розділом 1

Отже, в ході дослідження було з'ясовано, що автотранспортне страхування - комплекс певних видів страхування, що забезпечують захист об'єктів страхування від ризиків, пов'язаних з експлуатацією засобів автотранспорту. Автотранспортне страхування в Україні представлено добровільними та обов'язковими формами страхування, а також галузями страхування (особисте, майнове, відповідальності).

Страхування відповідальності (обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності, добровільне страхування цивільної відповідальності), особисте страхування (обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, добровільне страхування від нещасних випадків на транспорті) та страхування майна (добровільне страхування транспортних засобів, добровільне страхування вантажів і багажу).

Під страховим управлінням страховою діяльністю слід розуміти професійне управління страховою діяльністю страхової компанії, яке здійснюється в умовах ринкових відносин і спрямоване на отримання максимального прибутку при раціональному використанні всіх наявних ресурсів. Процес управління страховою діяльністю є складовою частиною загального процесу управління страховою компанією та підпорядковується корпоративній стратегії, а також має на меті досягнення стратегічних завдань в страховій діяльності.

Управління в страховій компанії реалізується за допомогою чотирьох функцій менеджменту: планування, організації, мотивації та контролю.

## РОЗДІЛ 2

### АНАЛІЗ ДІЯЛЬНОСТІ З АВТОТРАНСПОРТНОГО СТРАХУВАННЯ

(на прикладі АТ «СК «МЕГА-ГАРАНТ»)

#### 2.1. Аналіз фінансового стану страхової компанії

Фінансовий стан страхової компанії як комплексне поняття, що є наслідком взаємодії усіх елементів системи фінансових відносин компанії, визначається сукупністю господарських факторів і характеризується системою показників, які відображають наявність, розміщення і використання фінансових ресурсів.

Фінансовий аналіз дозволяє оцінити оптимальність перерозподілу й ефективність використання фінансових ресурсів підприємства для забезпечення потреби виробничого процесу й економічного росту підприємства; здатність підприємства цілком і у відповідний термін відповідати за своїми обов'язками; раціональність використання власних і позикових засобів; ступінь ризику, що супроводжує фінансово-господарську діяльність підприємства; його здатності нарощування капіталу.

Фінансовий аналіз починається з аналізу активів і пасивів. У процесі аналізу досліджується їхня наявність, склад, структура, динаміка. Горизонтальний аналіз дозволяє визначити абсолютні і відносні зміни різних статей звітності в порівнянні з попереднім періодом. За допомогою вертикального аналізу з'ясовується, яку частину в групі або підгрупі складає окрема стаття, що дозволяє визначити вплив показника цієї статті на діяльність страхової компанії [16,с.56-64].

Вихідними даними для горизонтального та вертикального аналізу структури АТ «СК «Мега-Гарант» є баланс та форма 2 «Звіт про фінансові результати»(Додаток А). Перший етап аналізу оцінки балансу є визначення динаміки основних статей активу балансу, які представлені в табл.2.1.

## Структура та динаміка статей активу балансу АТ «СК «Мега-Гарант»

АКТИВ	Значення за роками			Темп приросту		
	2016	2017	2018	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017
Нематеріальні активи	49	30	403	49,5	61,2	1342,3
Основні засоби	949	695	570	307,1	73,2	81,9
Довгострокові фінансові інвестиції	32358	46513	2337	119,5	143,74	7,22
Відстрочені аквізиційні витрати	2787	4646	8322	126,4	166,70	298,61
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	5128	11310	27286	134,6	220,55	532,10
Всього необоротних активів	41282	63205	38929	96,0	153,1	61,6
Дебіторська заборгованість	2382	9342	14738	308,2	392,2	157,8
Поточні фінансові інвестиції	139927	24231	33342	101,4	17,3	137,6
Грошові кошти та їх еквіваленти	14747	68031	96626	487,8	461,3	142,0
Всього оборотних активів	209508	247166	302497	101,6	118,0	122,4
Всього активів	250790	310371	341426	100,7	123,8	110,0
Питома вага статей в структурі активів,%						
Нематеріальні активи	0,02	0,01	0,1	-0,02	-0,01	0,1
Основні засоби	0,4	0,2	0,2	0,1	-0,2	-0,1
Довгострокові фінансові інвестиції	12,9	14,9	0,7	1,7	2,1	-14,3
Відстрочені аквізиційні витрати	1,1	1,5	2,4	0,1	0,4	0,9
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	2,0	3,6	8,0	0,4	1,6	4,3
Всього необоротних активів	16,5	20,4	11,4	0,9	3,9	-9,0
Дебіторська заборгованість	0,9	3,0	4,3	1,1	2,1	1,3
Поточні фінансові інвестиції	55,8	7,8	9,8	1,5	-48,0	2,0
Грошові кошти та їх еквіваленти	5,9	21,9	28,3	9,3	16,0	6,4
Всього оборотних активів	83,5	79,6	88,6	0,1	-3,9	9,0
Всього активів	100,0	100,0	100,0	-	-	-

Як видно на табл.2.1 найбільшу питому вагу в активі балансу займаються оборотні активи 82,5% в 2016 році, 79,6% в 2017 році та 88,6% в 2018 році. В 2016 році оборотні активи склалися на 55% з поточних фінансових інвестицій та на 6% з грошових коштів. В 2017 році найбільшу питому вагу в оборотних активах займали грошові кошти - 21,9% та 7,8% - поточні фінансові інвестиції. В 2018 році спостерігалася аналогічна ситуація. Необоротні активи в основному складаються з основних засобів 0,4% в 2016 році, 0,2% в 2017 році та 0,2% в 2018 році відповідно. В 2018 році спостерігалася різке підвищення суми необоротних активів, що свідчить про поліпшення майнового стану страхової компанії.

Оборотні активи також зростають протягом досліджуваного періоду, що свідчить про підвищення потенціалу страхової компанії генерувати прибуток для власників, адже сума активів, що приймає участь у виробничому, інвестиційному та фінансовому процесі росте.

Щодо структури активів, то вона мала наступний вигляд протягом досліджуваного періоду (рис.2.1).



Рис.2.1. Динаміка основних статей активу балансу АТ «СК «Мега-Гарант»

Як видно з рис.2.1 найбільш важливими елементами активів є грошові кошти та їх еквіваленти, поточні фінансові інвестиції та дебіторська заборгованість. В 2016 році активи склалися в основному з поточних фінансових інвестицій – 139927 тис.грн. Але в 2017 році вони зменшилися на 73% і склали 24231 тис.грн., і в 2018 році знову збільшилися на 37%.

На початку аналізованого періоду активи підприємства склалися на 16,4 % із необоротних активів і на 83,5 % з оборотних активів. В загальному протягом аналізованих періодів частка оборотних активів в активах мала тенденцію до збільшення (в 2017 році – 89,6%, в 2018 – 88,5%), що свідчить про збільшення запасів, розмірів виробництва, готівки для придбання матеріально-речових факторів виробництва.

Аналіз структури та динаміки пасивів балансу АТ «СК «Мега-Гарант» представлений у табл. 2.2.

Таблиця 2.2

## Структура та динаміка статей пасиву балансу АТ «СК «Мега-Гарант»

ПАСИВ	Значення за роками, тис.грн			Темп приросту,%		
	2016	2017	2018	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017
Статутний капітал	192135	191467	191467	100,3	99,7	100,0
Резервний капітал	3535	3575	3575,2	99,0	101,1	100,0
Нерозподілений прибуток	17355	8792	15154	114,5	50,7	172,4
Всього власний капітал	208383	201868	207838	100,3	96,9	103,0
Страхові резерви	15186	24025	54888,7	27,7	158,2	228,5
Всього довгострокових зобов'язань	15186	24025	54888,7	63,2	158,2	228,5
Короткострокові кредити	26063	84027	76373	34,1	322,4	90,9
Кредиторська заборгованість	830	255	2015	52,8	30,7	790,2
Всього поточних зобов'язань	27221	84478	78698,9	34,6	310,3	93,2
Всього пасивів	250790	310371	341426	73,5	123,8	110,0
Питома вага статей пасиву в балансі, %						
Статутний капітал	76,6	61,7	56,1	0,15	-0,15	-0,06
Резервний капітал	1,4	1,2	1,0	-0,12	-0,26	-0,10
Нерозподілений прибуток	6,9	2,8	4,4	-0,02	-0,04	0,02
Всього власний капітал	83,1	65,0	60,9	-0,03	-0,18	-0,04
Страхові резерви	6,1	7,7	16,1	0,13	0,02	0,08
Всього довгострокових зобов'язань	6,1	7,7	16,1	0,13	0,02	0,08
Короткострокові кредити	10,4	27,1	22,4	0,21	0,17	-0,05
Кредиторська заборгованість	0,3	0,1	0,6	0,31	-0,25	0,51
Всього поточних зобов'язань	10,9	27,2	23,1	0,18	0,16	-0,04
Всього пасивів	100,0	100,0	100,0	-	-	-

Згідно з табл.2.2 на початку 2016 року сума власного капіталу підприємства становила 208383 тис.грн. В 2017 році цей показник зменшився на 3,4 % порівняно з попереднім роком, а в 2018 році збільшився на 72,3%.

Це позитивна динаміка, яка свідчить про підвищення добробуту інвесторів і власників підприємства. Протягом досліджуваних періодів довгострокових зобов'язань у підприємства не було. Страхові резерви в 2017 році збільшилися порівняно з 2016 роком на 58,2%, а в 2018 році – на 128,4%.

Основу власного капіталу становили статутний капітал (76 % від загальної суми пасивів в 2016 році, в 2017 році – 61,9%, в 2018 році – 56%), інший додатковий капітал (1,6 % від загальної суми пасивів в 2016 році, в 2017 році – 2,7%), нерозподілений прибуток (6,9 % від загальної суми пасивів в 2016 році, в 2017 році – 2,8%, в 2018 році – 4,4%). Основу зобов'язань підприємства становили страхові резерви – 6% в 2016 році, в 2017 році – 7,7%, в 2018 році – 16%.

Щодо структури пасивів, то вона мала наступний вигляд протягом досліджуваного періоду (рис.2.2).

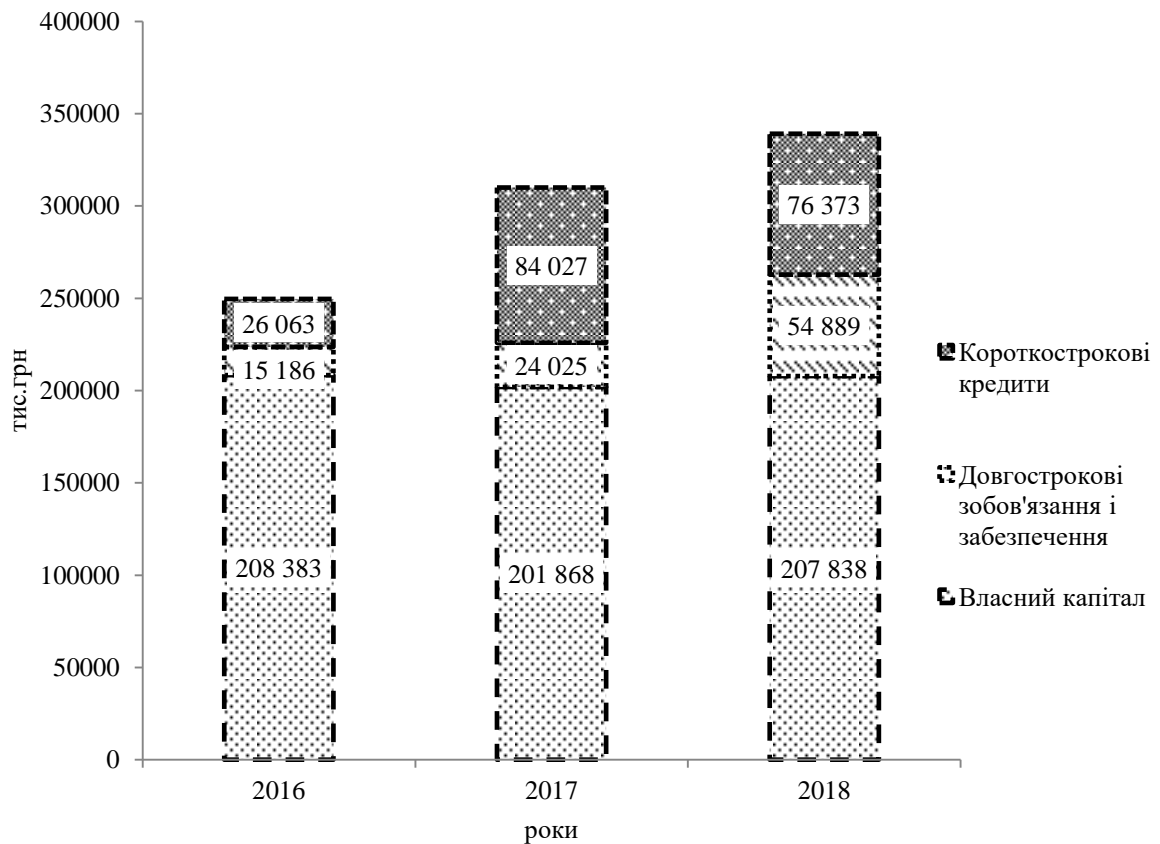


Рис.2.2. Динаміка статей пасивів балансу АТ «СК «Мега-Гарант»

Як видно з рис.2.2, що основним джерелом формування фінансових ресурсів компанії протягом аналізованого періоду був власний капітал. Частка власного капіталу у пасиві балансу зменшилася на 3,4% (у 2017 році), і збільшилася на 3% (у 2018 році), що пояснюється зростанням поточних і довгострокових зобов'язань протягом досліджуваних періодів.

Структура зобов'язань компанії представлена переважно поточними зобов'язаннями. Довгострокові зобов'язання повністю складаються зі страхових резервів. Темпи зростання поточних зобов'язань за аналізований період перевищували темпи приросту страхових резервів, що свідчить про зниження дохідності компанії.

Наступним етапом аналізом фінансового АТ «СК «Мега-Гарант» є оцінка його платоспроможності та фінансової стійкості.

Згідно із Законом України «Про страхування» страховики зобов'язані дотримуватися таких умов забезпечення платоспроможності [42]:

наявності сплаченого статутного фонду та наявності гарантійного фонду страховика;

створення страхових резервів, достатніх для майбутніх виплат страхових сум і страхових відшкодувань;

перевищення фактичного запасу платоспроможності страховика над розрахунковим нормативним запасом платоспроможності [42].

Мінімальний розмір статутного фонду страховика, який займається видами страхування іншими, ніж страхування життя, встановлюється в сумі, еквівалентній 1 млн. євро, а страховика, який займається страхуванням життя, – 1,5 млн. євро за валютним обмінним курсом валюти України.

Згідно з табл.2.2 страхова компанія АТ «СК «Мега-Гарант» відповідає вимогам регулятора і дотримується мінімального розміру статутного фонду.

В 2016 році статутний фонд складав 7294 тис.євро, в 2017- 2018 рр. – 7268 тис.євро.

До гарантійного фонду страховика належить додатковий та резервний капітал, а також сума нерозподіленого прибутку. Страховики за рахунок нерозподіленого прибутку можуть створювати вільні резерви.

Для забезпечення виконання страховиками зобов'язань щодо окремих видів обов'язкового страхування страховики можуть утворювати централізовані страхові резервні фонди та органи, які здійснюють управління цими фондами. Положення про ці фонди затверджується Уповноваженим органом.

Джерелами утворення централізованих страхових резервних фондів можуть бути відрахування від надходжень страхових платежів, внески власних коштів страховика, а також доходи від розміщення коштів централізованих страхових резервних фондів.

Страховики, які прийняли на себе страхові зобов'язання в обсягах, що перевищують можливість їх виконання за рахунок власних активів, повинні перестраховувати ризик виконання зазначених зобов'язань у перестраховиків резидентів або нерезидентів.

Кабінет Міністрів України може змінювати порядок визначення фактичного та нормативного запасу платоспроможності і структури гарантійного фонду [42].

Платоспроможність страховика – це об'єктивний показник його поточного фінансового стану шляхом його прогнозування в майбутньому. У роботі визначено фактичний запас платоспроможності страховика (визначається вирахуванням із вартості майна (загальної суми активів) страховика суми нематеріальних активів і загальної суми зобов'язань, у тому числі страхових) та нормативний запас платоспроможності НЗр1.

Нормативний запас платоспроможності страховика, який здійснює види страхування інші, ніж страхування життя, на будь-яку дату дорівнює більшій з визначених величин, а саме:



перша – підраховується шляхом множення суми страхових премій за попередні 12 місяців на 0,18. При цьому сума страхових премій зменшується на 50 відсотків страхових премій, належних перестраховикам;

друга – підраховується шляхом множення суми страхових виплат за попередні 12 місяців на 0,26. При цьому сума страхових виплат зменшується на 50 відсотків виплат, що компенсуються перестраховиками згідно з укладеними договорами перестраховування.

На будь-яку дату фактичний запас платоспроможності страховика повинен перевищувати розрахунковий нормативний запас платоспроможності.

При аналізі нормативного запасу платоспроможності для страхової компанії обрано НЗр1. Рівень платоспроможності страховика (Рпс) є співвідношенням фактичного та нормативного запасів платоспроможності. За умови  $R_{ps} \geq 1,1$  страхова компанія вважається платоспроможною. Законом України «Про страхування» визначено умови, які забезпечують відповідний рівень платоспроможності страхової компанії [42].

Також було проведено розрахунок фінансового стану страхової компанії за тестами раннього попередження.

Тести раннього попередження - це система порівняння фактичних фінансових показників діяльності страховиків з визначеними Держфінпослуг показниками, їх узагальнення та оцінка ризиків діяльності страховиків. Тести раннього попередження використовуються для визначення рівня фінансової надійності страховиків, який розраховується за даними річної фінансової звітності [44].

Тести раннього попередження, запроваджені Нацфінпослуг, включають 11 показників, сукупні результати за якими групуються у спеціальні аналітичні таблиці і дозволяють оцінити фінансовий стан кожного конкретного страховика.

Інтерпретація результатів здійснюється за шкалою тестів раннього попередження зображеної на рис. 2.3 [23].

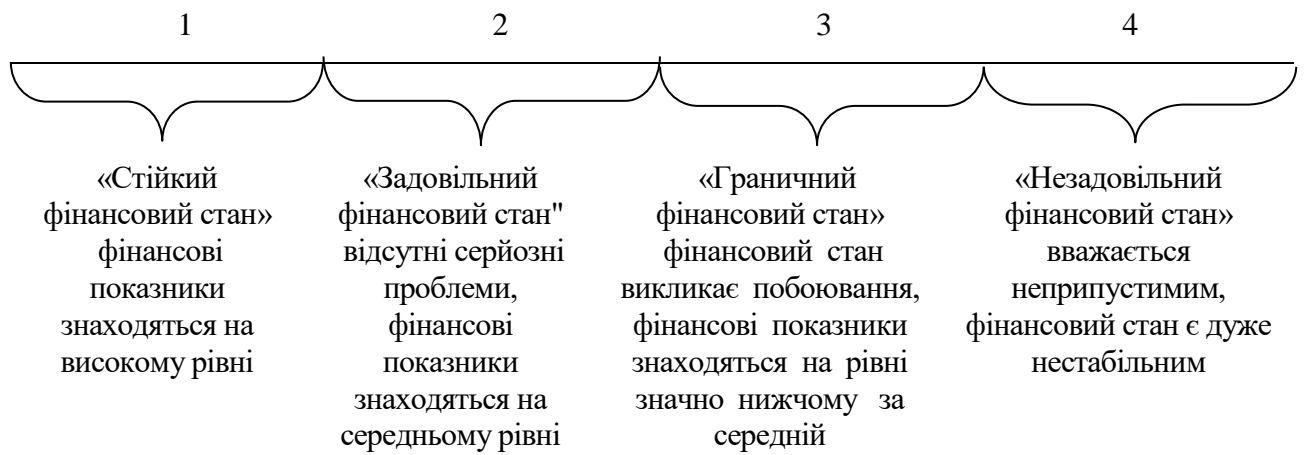


Рис.2.3. Шкала тестів раннього попередження

В роботі було визначено рівень платоспроможності АТ СК «Мега-Гарант» за 2016–2018рр. та проведено розрахунки тестів раннього попередження (табл. 2.3). Розрахунки тестів раннього попередження наведено в додатку Б.

Таблиця 2.3

## Динаміка рівня платоспроможності АТ «СК «Мега-Гарант»

Показник	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Фактичний запас платоспроможності (нетто-активи), ФЗ	208 334	201 838	207 436
Нормативний запас платоспроможності для СК, які здійснюють види страхування, інші, ніж страхування життя, – більша із двох визначених величин НЗр	Більша із двох визначених величин:		
	1733,4	4304,34	7880,94
	155,09	1027,78	752,05
Рівень платоспроможності страховика, Рпс	120,19	46,89	26,32
Результати тестів раннього попередження	2,260	2,460	2,480

Виходячи з табл.2.3 протягом 2016–2018 рр.  $R_{пс} \geq 1,1$ , у 2016 р. – 120,19, 2017 р. – 46,89, 2018 р. – 26,32, що підтверджує платоспроможність страхової компанії.

Аналізуючи табл.2.3 можна зробити висновок, що АТ «СК «Мега-Гарант» протягом аналізованих періодів мала задовільний фінансовий стан

страхової компанії згідно з рис.2.3. Ця оцінка свідчить про те, що процес управління страховою діяльністю здійснюється ефективно, що дозволяє під впливом динамічних факторів економічного середовища зберігати можливість відтворення фінансової рівноваги та досягнення тактичних і стратегічних цілей. Отже, у середньостроковій перспективі існує висока ймовірність виконання зобов'язань за договорами страхування тільки в умовах стабільності макроекономічної та ринкової ситуації [28]. Отже, це свідчить про відсутність серйозних проблем з фінансовими показниками.

## 2.2. Аналіз фінансових результатів діяльності з автотранспортного страхування

Доходи і витрати, поряд з фінансовими результатами (прибуток і збиток) є найважливішими показниками діяльності підприємства та основними елементами звіту про фінансові результати. Фінансові результати діяльності підприємства визначаються шляхом зіставлення доходів і відповідних витрат. Саме тому правильна постановка обліку доходів і витрат є одним з головних елементів організації бухгалтерського обліку підприємства.

Показники, що характеризують фінансові результати діяльності страхової організації, являють собою вихідну інформацію для генерального менеджменту. Вони дозволяють виявити малоефективні та збиткові види страхування визначити напрямки підвищення їх ефективності [25, с.71].

Для проведення аналізу прибутку страхової організації, у першу чергу, необхідно провести аналіз структури й динаміки його доходів і видатків. Склад доходів страхової компанії АТ «СК «Мега-Гарант» можна аналізувати на підставі форми №2 «Звіт про фінансові результати» за 2016 рік, 2017 рік і 2018 рік, що представлені в табл.2.4.

## Структура та динаміка фінансових результатів АТ «СК «Мега-Гарант»

Фінансовий результат	Значення за роками, тис.грн			Темп приросту,%		
	2016	2017	2018	2016/ 2015	2017/ 2016	2018/ 2017
Чисті зароблені страхові премії	20019	34519	61039,5	207,9	172,4	176,8
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	-205	-556	2375,4	184,7	271,2	-427,2
Чисті понесені збитки за страховими виплатами	7906	5785	12937,8	662,7	73,2	223,6
Валовий: прибуток	11908	28178	45726,3	143	236,6	162,3
Інші операційні доходи	3226	4111	6038	208,1	127,4	146,9
Адміністративні витрати	-4458	-8800	9188,3	125,3	197,4	-104,4
Витрати на збут	-5483	-8735	20244	291,5	159,3	-231,8
Інші операційні витрати	-1196	-96717	3047,3	286,1	8086,7	-3,2
Фінансовий результат від операційної діяльності	179	-81620	9086,4	3,3	-45597,8	-11,1
Інші фінансові доходи	5396	6060	4527,7	102,9	112,3	74,7
Інші доходи	2934	78048	0	27,2	2660,1	0,0
Фінансові витрати	-3539	-5788	-12181	93,6	163,5	210,5
Інші витрати	-3090	0	-513	28	0,0	0,0
Фінансовий результат до оподаткування	1880	-3300	920	307,7	-175,5	-27,9
Витрати (дохід) з податку на прибуток	-1074	-1330	-2546	68,1	123,8	191,4
Чистий фінансовий результат	806	-4630	-1625,8	16	-574,4	35,1

Згідно з табл.2.4 страхова компанія АТ «СК «Мега-Гарант» мала від'ємний фінансовий результат від операційної діяльності в 2017 році через велику суму інших операційних витрат, які склали 96717 тис.грн. Тому через від'ємний фінансовий результат від операційної діяльності страхова компанія мала збиток за результатами страхової діяльності в сумі 4630 тис.грн.

В 2018 році страхова компанія мала прибуток за фінансовим результатом від операційної діяльності, але чистий фінансовий результат був від'ємний і збиток складав 1625,8 тис.грн. На такий результат мали вплив фінансові витрати, які склали -12181,1 тис.грн. , тобто виплати відсотків по позикам, що склали 11846 тис.грн з загальної суми фінансових витрат.

Загалом, страхова компанія АТ «СК «Мега-Гарант» мала прибуток лише в 2016 році, який складав 806 тис.грн. В наступних роках компанія мала збиток через перевищення видатків над доходами. Особливу частку в видатках займають витрати на збут, адміністративні витрати, інші операційні витрати та фінансові витрати, в результаті чого страхова компанія мала від'ємний фінансовий результат за досліджуваний період.

Другим етапом аналізу фінансових результатів страховика є аналіз результатів страхової діяльності. Крім абсолютних значень фінансових показників доцільно розглянути співвідношення виплат до премій, тобто рівень виплат. Результати розрахунку наведені на рис.2.4.

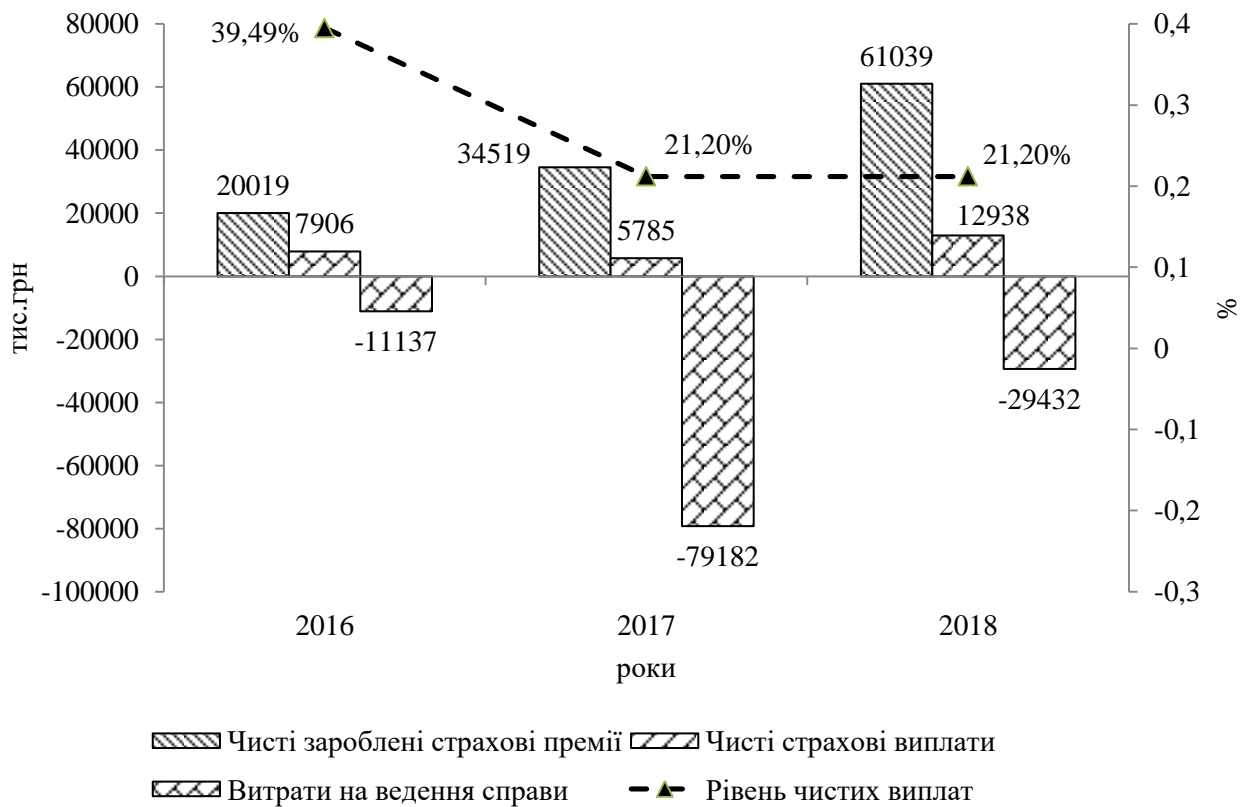


Рис.2.4. Динаміка чистих зароблених премій та виплат  
АТ «СК «Мега-Гарант»

Згідно з рис.2.5 сума зібраних премій постійно збільшується, що характеризує страхову компанію, як фінансово спроможну відповідати за своїми зобов'язаннями перед клієнтами. Обсяг страхових виплат

характеризує ступінь виконання страховими компаніями своїх зобов'язань перед клієнтами.

Для більшості реально працюючих страхових компаній рівень виплат складає від 40% до 60% [61, с.82]. Як видно з рис.2.8. рівень виплат страхової компанії не входить в ці межа. В 2016 році показник рівня виплат був найбільший і становив 39%, тобто стільки своїх надходжень страхова компанія витрачає на виплати клієнтам. В 2017 році цей показник становив 16%, а в 2018 році 21%. За результатами роботи компанії за аналізований період розвиток страхової діяльності здійснювався в напрямку збільшення обсягу страхових послуг, поліпшення їх якості, розробки й використання нових страхових програм, удосконалення технологій страхування й розширення страхового поля.

Для проведення аналізу прибутку страхової організації по видам автотранспортного страхування, у першу чергу, необхідно провести аналіз структури й динаміки його доходів і видатків. Склад доходів страхової фірми АТ «СК «Мега-Гарант» можна аналізувати на підставі форми №2 «Звіт про фінансові результати» за 2016 рік, 2017 рік і 2018 рік. Прибуток за кожним видом страхування розраховується як різниця доходів і витрат [50,с.86]:

$$\text{ПСД} = (\text{ЧЗП} + \text{СВЧП} + \Delta \text{РЗЧП}) - (\text{ВВС} + \text{СВ} + \Delta \text{РЗ}) \quad (2.1)$$

де ЧЗП – чисті зароблені страхові платежі;

СВПЧ – частка страхових виплат, що компенсується перестраховиками;

$\Delta$  РЗЧП - зміна частки перестраховиків у резервах заявлених, але не виплачених збитків ;

ВВС - витрат на ведення справи ;

СВ – страхові виплати;

$\Delta$  РЗ - зміна резервів заявлених, але не виплачених збитків.

Також у прибуток від обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів включаються доходи надходження від отриманих відсотків МТСБУ та дохід від отриманих від МТСБУ сум за регрес. До суми видатків за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів було включено регламентні виплати МТСБУ та членські внески та відрахування в Фонд попереджувальних заходів МТСБУ.

Розраховані показники доходів і видатків по видам автострахування в страховій компанії АТ «СК «Мега-Гарант» представлена в табл.2.5, 2.6, 2.7.

В 2017 році в страховій компанії були відсутні доходи у вигляді страхових виплати, що компенсовані перестраховиками та частки перестраховиків у резервах заявлених, але не виплачених збитків. В 2018 році в страховій компанії не було лише дохідної частини прибутку - частки перестраховиків у резервах заявлених, але не виплачених збитків.

Таблиця 2.5

Розрахунок прибутку з автотранспортного страхування  
АТ «СК «Мега-Гарант» за 2016 рік

Вид страхування	Доходи, тис.грн			Витрати, тис.грн			ПСД
	ЧЗП	СВПч	Δ РЗчП	ВВС	СВ	Δ РЗ	
Добровільне страхування наземного транспорту	2268,4	6,1	1,6	1041,8	511,1	-357,8	365,5
Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту	0,5	0,0	0,0	0,5	0,0	0,0	0,0
Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті	6,5	0,0	0,0	2,2	0,0	0,0	4,3
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	8442,4	30,8	0,0	3964,3	560,8	960,2	5824,5
Усього	10717,8	36,9	1,6	5008,7	1071,9	602,4	6194,3

Розрахунок прибутку з автотранспортного страхування  
АТ «СК «Мега-Гарант» за 2017 рік

Вид страхування	Доходи, тис.грн	Витрати, тис.грн			ПСД
	ЧЗП	ВВС	СВ	Δ РЗ	
Добровільне страхування наземного транспорту	630,1	921,5	289,7	-137,7	-718,8
Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту	2,1	1,6	0,0	0,0	0,5
Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті	0,4	1,1	0,0	0,0	-0,7
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	9 185,7	10 031,9	143,9	1 958,6	1 915,5
Усього	9 818,3	10 956,1	433,6	1 820,9	-8 471,9

Таблиця 2.7

Розрахунок прибутку з автотранспортного страхування  
АТ «СК «Мега-Гарант» за 2018 рік

Вид страхування	Доходи, тис.грн		Витрати, тис.грн			ПСД
	ЧЗП	СВпч	ВВС	СВ	Δ РЗ	
Добровільне страхування наземного транспорту	-659,7	6,6	1057,7	587,0	404,5	-2702,2
Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту	5,9	0,0	4,2	0,0	0,0	1,7
Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті	3,4	0,0	1,4	0,0	0,0	2,0
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	15076,6	138,9	13592,6	12308,0	9148,2	-17962,2
Усього	14426,2	145,5	14655,8	12895,0	9552,6	-20660,7

Як видно з табл.2.5, 2.6, 2.7 для розрахунку прибутку було розраховано такі показники, як чисті зароблені платежі, частка страхових виплат, що компенсується перестраховиками, комісійні винагороди, зміна частки



перестраховиків у резервах заявлених, але не виплачених збитків, витрат на ведення справи, страхові виплати, зміна резервів заявлених, але не виплачених збитків. Резерв заявлених, але не виплачених збитків був у компанії лише в 2016 році, а страхові виплати протягом досліджуваного періоду компанія сплачувала лише за обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів та добровільним страхуванням наземного транспорту.

Комісійні винагороди, витрати на ведення справи та резерви заявлених, але не виплачених збитків по видах автострахування були розраховані, як відношення страхових платежів по видах автострахування до загальних страхових платежів компанії пропорційно загальним комісійним винагородам компанії. Прибуток за кожним видом автострахування представлено на рис.2.5.

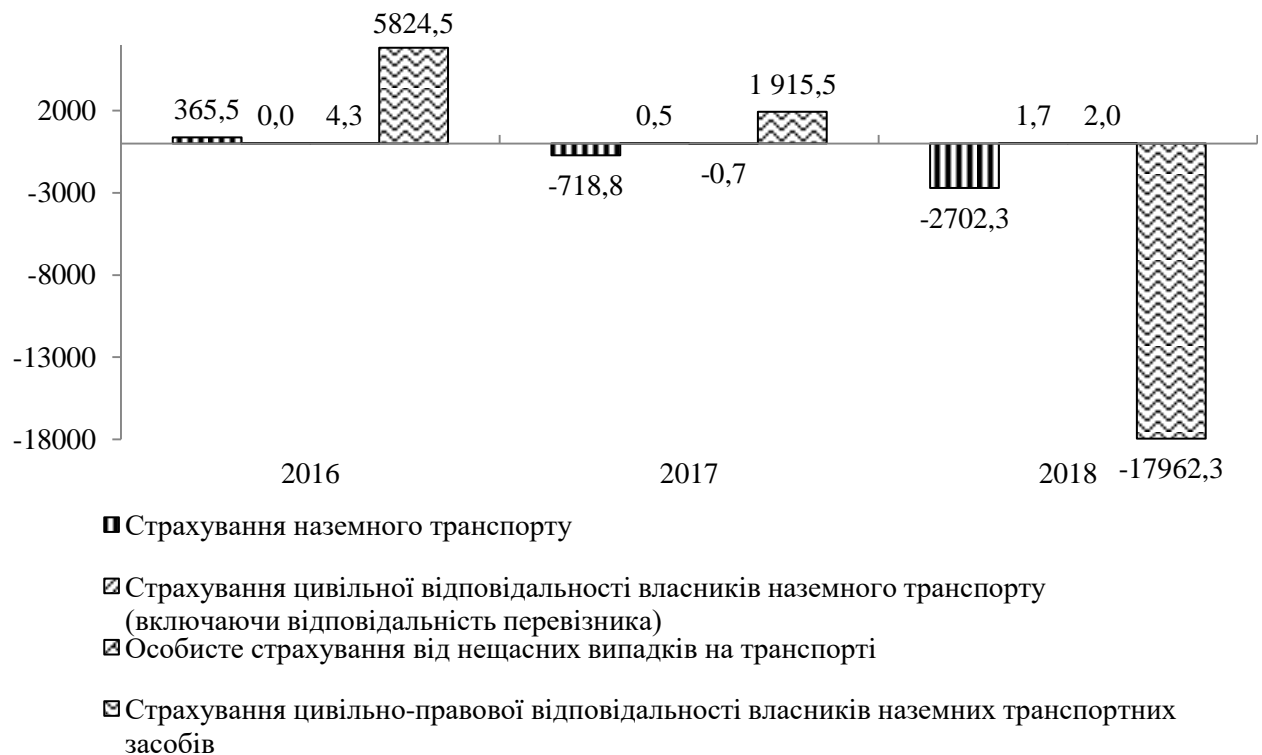


Рис.2.5. Динаміка прибутку за видами автострахування АТ «СК «Мега-Гарант»

Таким чином, із графіка видно, що найбільший прибуток у період з 2016 р. по 2018 р. страхова компанія одержала в 2016 році за видом страхування «Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності

власників наземних транспортних» через досить значний розрив у співвідношенні отриманих доходів і понесених витрат. Надалі цей вид страхування був найбільш збитковий серед інших видів автострахування. Також один із збиткових видів страхування є «Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту». Збиток по цьому виду страхування складав у 2017 році – 7 тис.грн, в 2018 році – 2843,5 тис.грн.

Розрахунки показників рентабельності продажів та страхової послуги АТ «СК «Мега-Гарант» за три періоди представлено в табл. 2.8.

Таблиця 2.8

Показники рентабельності АТ «СК «Мега-Гарант» за видами автострахування

Показник	Рентабельність продажів,%			Рентабельність страхової послуги,%		
	2016	2017	2018	2016	2017	2018
Добровільне страхування наземного транспорту	-38,9	-29,7	-49,7	-63,3	-56,9	-92,3
Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту	4,2	12,8	14,5	10,2	32,3	42,0
Обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті	79,1	-24,9	48,3	191,8	-62,7	139,5
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	42,7	-7,3	-43,9	62,8	-12,2	-78,1

З даних табл.2.8 видно, що в 2017 році рентабельність продажів та страхової послуги були від'ємні, через збиток за всіма видами автострахування. У цілому за всіма видами автострахування спостерігалось зниження рентабельності. Таким чином, можна сказати, що зниження рентабельності пов'язане зі збільшенням обсягу видатків і, у той же час, зменшенням розміру прибутку.

Найбільш прибутковим був 2016 рік, за яким найбільша рентабельність продажів була за видом страхування «Обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті», яка склала 79,1%, а рентабельність послуги склала 191,8%. В 2018 році була аналогічна ситуація, через те, що за

цим видом страхування не було страхових виплат, проте були мінімальні витрати на ведення справи. Такі коливання говорять про зниження обсягу прибутку по деяким видам автострахування, а в деяких – з ростом витрат. Слід помітити, що попит на послуги страхової компанії продовжував рости, про що свідчать розміри страхових премій.

Тому виходячи з розрахованих даних найбільш збиткові для страхової компанії АТ «СК «Мега-Гарант» є такі види страхування, як «Добровільне страхування наземного транспорту» та «Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів».

За результатами розрахунків найбільш рентабельний страховий продукт є «Особисте страхування від нещасних випадків на транспорті». Але ці результати не зовсім точні, через те, за цим видом страхування страхова компанія не несла майже ніяких витрат, крім витрат на обслуговування. Тому при розрахунках рентабельності результати були найвищі саме за цим видом страхування.

І в цілому практично за всіма показниками рентабельності в 2018 році спостерігається тенденція зниження, що, звичайно ж, є негативним моментом і може бути наслідком наявності кризової ситуації в країні, яка, безумовно, залишила свій відбиток на діяльності, як і даної страхової компанії, так і значної частки всіх підприємств України. Також зниженню рівня рентабельності сприяло значне збільшення обсягу видатків в 2018 році, у результаті чого страхова організація не одержала необхідного розміру прибутку.

Таким чином, можна сказати, що протягом аналізованих трьох періодів страхова компанія «Мега-Гарант» мала збитки в значних розмірах, про що свідчать досить низькі значення показників рентабельності страховика. За результатами розрахунків більш прибутковий та вигідніший для виробництва та продажу населенню продукт є «Обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті».

Інші види автотранспортного страхування менш прибуткові, тому страховій компанії необхідно впроваджувати заходи щодо стимулювання й розширенню попиту на ці послуги.

Наступним етапом аналізу фінансового стану АТ «СК «Мега-Гарант» є визначення адекватності страхового тарифу за видами автострахування, так як страхова компанія має великі витрати, а саме витрати на обслуговування договорів. Для розрахунків було використано такі показники, як середній страховий тариф, збитковість страхової суми та середній нетто-тариф [50, с.89].

$$\bar{T} = \frac{P}{S}, \quad Y = \frac{V}{S}, \quad \bar{T}_H = \bar{T} * \left(1 - \frac{F}{100}\right), \quad (2.2)$$

де  $\bar{T}$  – середній страховий тариф;

P - загальна сума страхових премій;

S - загальна страхова сума за застрахованими об'єктами;

Y - збитковість страхової суми;

V - загальна сума страхових виплат;

$\bar{T}_H$  - середній нетто-тариф;

F - частка навантаження у тарифі.

Частка навантаження у тарифі складає: для обов'язкових видів страхування - 15%, для добровільних - 40% [42]. Збитковість страхової суми показує співвідношення між сумою страхового відшкодування, що виплачено за певний період, і сукупною страховою сумою всіх застрахованих об'єктів.

Цю величину необхідно порівняти с нетто-ставкою, яка призначена для страхових виплат у формі страхового відшкодування і страхового забезпечення, для визначення адекватності страхового тарифу.

В табл.2.9 представлені розраховані показники по кожному виду автотранспортного страхування.

Показники страхової статистики АТ «СК «Мега-Гарант»

Показник	2016		2017		2018	
	Тн,%	У,%	Тн,%	У,%	Тн,%	У,%
Добровільне страхування наземного транспорту	2,37	0,48	1,40	0,17	1,39	0,27
Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту	0,18	0,00	0,17	0,00	0,12	0,00
Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті	0,10	0,00	0,11	0,00	8,72	0,00
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	0,14	0,04	0,13	0,00	0,15	0,03

Виходячи з розрахунків табл.2.9 можна зробити висновок, що сумарна величина нетто-премії перевищила сукупну суму страхових виплат за цей же період, отже це свідчить про завищення страхового тарифу та обмеження інтересів страхувальників; в результаті такої політики знижується конкурентоспроможність тарифів. Такі результати насамперед обумовлені недостатнім обсягом страхових премій для забезпечення виконання зобов'язань страхової компанії перед своїми клієнтами та дуже великі витрати. Тому у страхової компанії існує потреба в перегляді страхового тарифу для недопущення нестачі коштів страхового фонду та його перерахунку.

Отже, виходячи з розрахунків представлених вище, страхова компанія АТ «СК «Мега-Гарант» має нестійкий фінансовий стан, через дуже великі витрати, а саме витрати на збут, адміністративні витрати та інші операційні витрати. Від'ємний фінансовий результат обумовлений збитками від основних видів автострахування, а саме від «Обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» та «Добровільного страхування наземного транспорту». Збитки за цими видами автострахування відбулися через формування завищеного страхового тарифу. Це завищення формується під впливом усіх складових

тарифної ставки, а особливо - витрат на ведення справи і прибутку. Адже при цьому порушується принцип еквівалентності у взаємовідносинах страховика зі страхувальником, страхувальник переплачує за страхування майже вдвічі.

### 2.3. Оцінка положення страхової компанії на ринку автотранспортного страхування

Важливим методологічним питанням економічного аналізу є вивчення й вимірювання впливу факторів на величину досліджуваних економічних показників. Без глибокого і всебічного аналізу факторів неможливо сформулювати обґрунтовані висновки про результати діяльності організації, виявити резерви підвищення її ефективності, обґрунтувати управлінські рішення.

Сутність методу факторного аналізу складається з виявлення прихованих взаємозалежностей між показниками, які різносторонне характеризують фінансовий стан страхових компаній за деякий період, і мають різну природу, зведення їх множини до меншої кількості та за допомогою нових найбільш важливих характеристик пояснюють значну частину варіації у значеннях даних, що аналізуються [46].

За такої умови побудованій факторній системі можна дати економічну інтерпретацію, що сприяє проведенню аналізу та оцінки впливу кожного фактору на формування фінансових результатів страхової компанії [46, с.109].

Застосування факторного аналізу дозволить дослідити внутрішню структуру зв'язків у системі показників та виявити більш інформативні показники.

На основі аналізу літературних джерел щодо управління автотранспортним страхуванням було сформовано систему первісних показників, склад якої подано у табл. 2.10, а їх значення – у додатку В.

Таблиця 2.10

## Система первісних показників

№	Показники	
1	Рівень виплат КАСКО 2017 рік, %	K1
2	Страхові премії КАСКО 2017 рік, тис.грн	K2
3	Рівень виплат КАСКО 2018 рік, %	K3
4	Страхові премії КАСКО 2018 рік, тис.грн	K4
5	Рівень виплат ОСЦПВ 2017 рік, %	K5
6	Страхові премії ОСЦПВ 2017 рік, тис.грн	K6
7	Рівень виплат ОСЦПВ 2018 рік, %	K7
8	Страхові премії ОСЦПВ 2018 рік, тис.грн	K8

На основі розрахованих показників, що наведені в табл. 2.10, було проведено факторний аналіз. Для забезпечення коректності результатів факторного аналізу обрано 12 страхових компаній, що дозволило сформувати вхідну матрицю, яка відповідає вимогам застосування факторного аналізу, а саме – перевищення удвічі кількості спостережень над кількістю досліджуваних ознак. Результати факторного аналізу наведено в табл. 2.11.

Таблиця 2.11

Загальна та накопичена дисперсії факторів ефективності управління  
автотранспортним страхуванням

Номер фактора	Загальна дисперсія	Накопичена дисперсія
1	56,041	56,041
2	21,235	77,276
3	14,05	91,326
4	5,412	96,738
5	1,754	98,493
6	1,116	99,609
7	0,369	99,978
8	0,022	100

Як видно з табл.2.11 накопичена дисперсія за трьома факторами склала 91,32 %. Це означає, що утворені фактори дійсно пояснюють 91,32 % мінливості ефективності процесу управління автотранспортним страхуванням, а 8,67 % пояснюються іншими факторами. Тобто три фактори пояснюють 91,32 % дисперсії усіх показників.

Кількість факторів визначається величиною накопиченої дисперсії:

достатнім вважається значення, яке є вищим за 70 % [22, с.82]. Структура факторів, тобто, склад показників, що увійшли до кожного з них наведено в табл. 2.12.

Таблиця 2.12

Попередні результати визначення факторів впливу на ефективність управління автотранспортним страхуванням

№	Показник	Фактор 1	Фактор 2	Фактор 3
1	Рівень виплат КАСКО 2017 рік, %	0,810	0,382	0,100
2	Страхові премії КАСКО 2017 рік, тис.грн	0,143	0,205	0,966
3	Рівень виплат КАСКО 2018 рік, %	0,809	0,413	0,185
4	Страхові премії КАСКО 2018 рік, тис.грн	0,146	0,211	0,966
5	Рівень виплат ОСЦПВ 2017 рік, %	0,915	-0,106	0,205
6	Страхові премії ОСЦПВ 2017 рік, тис.грн	0,293	0,924	0,157
7	Рівень виплат ОСЦПВ 2018 рік, %	0,888	0,207	0,030
8	Страхові премії ОСЦПВ 2018 рік, тис.грн	0,131	0,918	0,308

Відповідно до табл. 2.12 до першого фактора увійшли рівень виплат КАСКО за 2017 та 2018 рік, рівень виплат ОСЦПВ за 2017 та 2018 рік з навантаженнями 0,81, 0,8, 0,91 та 0,88 відповідно (табл. 2.12). З цього випливає, що перший фактор доцільно назвати рівень виплат з КАСКО та ОСЦПВ. Другий фактор містить страхові премії ОСЦПВ за 2017 та 2018 рік з навантаженнями 0,92 та 0,91 відповідно (табл. 2.12). Тому другий фактор доцільно назвати страхові премії з ОСЦПВ. До третього фактора увійшли такі показники, як страхові премії КАСКО за 2017 та 2018 рік з навантаженням 0,96 та 0,96 відповідно. Цей фактор доцільно назвати страхові премії з КАСКО.

Отже, на рівні 91,32 % на процес управління автострахуванням у страхових компаній впливають такі фактори: рівень виплат з КАСКО та ОСЦПВ, страхові премії з ОСЦПВ та страхові премії з КАСКО.

За наявності значної кількості ознак, що характеризують економічні об'єкти, завдання їх класифікації може бути вирішено методами кластерного аналізу. При цьому аналізовані об'єкти розглядаються як крапки у просторі їх ознак.

Кластерний аналіз – це сукупність методів, що дозволяють класи-



фікувати багатовимірні спостереження, кожне з яких описується набором первинних змінних  $X_1, X_2, \dots, X_N$ . Мета кластерного аналізу – формування східних між собою груп об'єктів, які й називають кластерами [22, с.97].

Мета кластерного аналізу - розбиття об'єктів (подій, респондентів) на відносно однорідні кластери, виходячи з розглянутого набору змінних, таким чином, щоб в один кластер потрапляли схожі, близькі, а в різні кластери - далекі один від одного об'єкти. Тобто, кожному кластеру відповідає скупчення точок у просторі змінних, а різним кластерам - різні скупчення, розділені великими або меншими проміжками. Метод кластеризації широко використовується для сегментації безлічі об'єктів, тобто розбиття їх на однорідні сегменти з метою розробки для кожного з таких сегментів конкретних стратегій.

На відміну від інших методів, цей вид аналізу дає можливість класифікувати об'єкти не за однією ознакою, а за декількома одночасно. Для цього вводяться відповідні показники, що характеризують певну міру близькості за всіма класифікаційними параметрами. Значення факторів відображають основні ознаки, що характеризують рівень забезпечення власними коштами та ефективність управління ризиками досліджуваних страхових компаній, та у просторі яких необхідно провести їх класифікацію.

Було обрано три фактори, у просторі яких проводилась класифікація. Для підтвердження стійкості кластеризації було проведено кластерний аналіз за допомогою декількох методів. У табл.2.13 наведено кластеризацію страхових компаній за різними методами.

Кластеризацію було проведено на основі даних фінансової та страхової звітності страхових компаній України зі страхування життя, які розміщені на офіційних сайтах страхових компаній та на сайті ФОРІНШУРЕР [47].

Згідно з табл. 2.13, за всіма методами аналізовані страхові компанії поділяються на 6 кластерів. Тому можна сказати, що підтверджується стійкість кластеризації.

## Кластеризація страхових компаній

Страхова компанія	Кластер	Характеристика кластерів
АТ "Мега-Гарант" ПрАТ «Український страховий стандарт» ПрАТ СК «Еталон»	1	Характеризується низькими показниками рівня виплат (11% - 30% по КАСКО; 21% - 51% по ОСЦПВ) та страхових премій по КАСКО та ОСЦПВ.
АТ «Просто-страхування» ПрАТ СК «Перша» ПрАТ СК «Міжнародна страхова компанія» ПрАТ «Глобус»	2	Характеризується середніми показниками рівня виплат ( 34%-54% по КАСКО; 37%-58% по ОСЦПВ) та низькими показниками по обсягам страхових премій з КАСКО та ОСЦПВ.
ПрАТ СК «Граве Україна» ПрАТ СК «Альфа Страхування»	3	Характеризується середніми показниками рівня виплат (48% - 68% по КАСКО; 68% - 85% по ОСЦПВ) та низькими показниками обсягів страхових премій з КАСКО та ОСЦПВ.
УСК «Княжа Вієна Іншуранс Груп» ПАТ СК «Українська страхова група» ПрАТ СК «PZU»	4	Характеризується середніми показниками рівня виплат (51%-61% по КАСКО; 56% - 64% по ОСЦПВ) та високими показниками обсягів страхових премій з КАСКО та ОСЦПВ.
ПрАТ «СК «UNIQA»	5	Характеризується середніми показниками рівня виплат (54% по КАСКО; 66% по ОСЦПВ) та найбільшими показниками обсягу страхових премій по КАСКО та ОСЦПВ.
ПАТ СК «Провідна»	6	Характеризується найбільшим рівнем виплат (77% по КАСКО; 80% по ОСЦПВ) та середніми показниками обсягу страхових премій по КАСКО та ОСЦПВ.

Як видно з табл. 2.13, всі методи однаково об'єднують страхові компанії у шість кластерів. Досліджувана страхова компанія АТ "Мега-Гарант" знаходиться в першому кластері разом з ПрАТ «Український страховий стандарт» та ПрАТ СК «Еталон». Найменші кластери мають лише по одній страховій компанії: другий кластер - ПрАТ «СК «UNIQA» та шостий кластер ПАТ СК «Провідна». Найбільший кластер це п'ятий кластер, який об'єднує чотири страхові компанії.

На рис. 2.6 зображено діаграму розсіювання страхових компаній у просторі трьох факторів за методом одиничного зв'язку.

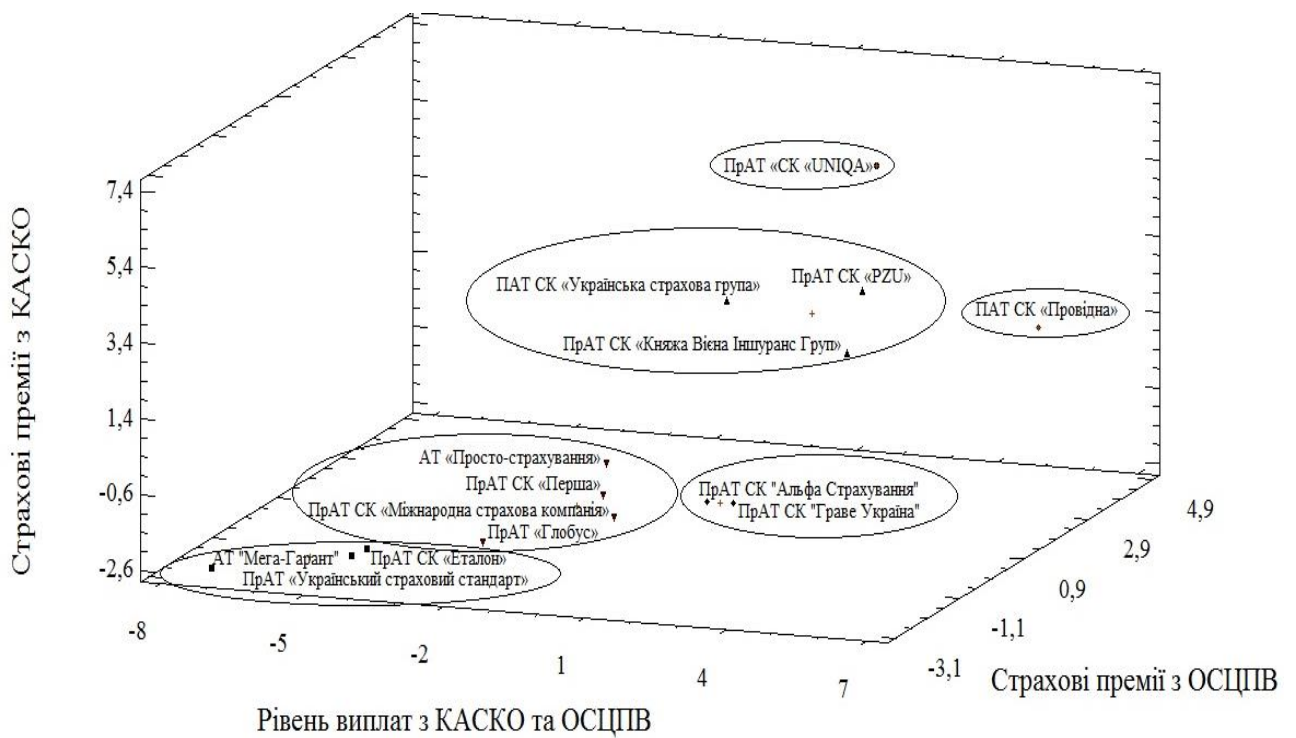


Рис. 2.6. Діаграма розсіювання страхових компаній у просторі трьох факторів за методом одиничного зв'язку

Отже, застосування кластерного аналізу дозволило виокремити шість кластерів страхових компаній за рівнем виплат та страховим преміям з КАСКО та ОСЦПВ.

До першого кластеру відносяться такі страхові компанії, як АТ "Мега-Гарант", ПрАТ «Український страховий стандарт» та ПрАТ СК «Еталон». Ці страхові компанії мають низький, порівняно з іншими страховими компаніями, рівень виплат з КАСКО та ОСЦПВ за досліджуваний період і складає 12,5% в 2017 році та 19,22% в 2018 році при тому, що сума страхових премій складала 2322,4 тис.грн в 2017 році та 3054,1 тис.грн в 2018 році. Краща ситуація склалася з обов'язковим видом страхування: рівень виплат в середньому складає 20,9%, а сума страхових премій – 41165,3 тис.грн.

Найкращу з позицій на ринку займає страхова компанія ПАТ СК «Провідна», яка має найбільші показники за рівнем виплат та страховими преміями по КАСКО та ОСЦПВ. Рівень виплат з КАСКО в середньому за 2017-

2018 рік складає 74,8%, з ОСЦПВ – 69,4%. Найбільше страхових премій з КАСКО та ОСЦПВ було зібрано в 2017 році - 97403,80 тис.грн та 268018,6 тис.грн відповідно.

Поступається в страхових показниках ПрАТ СК « Уніка», яка має нижчі показники рівня виплат, в середньому 53,4% рівень виплат з КАСКО та 62% з ОСЦПВ. Проте, ця страхова компанія має найбільшу суму зібраних премій в 2018 році з усіх досліджуваних компаній: 740611 тис.грн з КАСКО та 181320 тис.грн з ОСЦПВ. Порівняно з 2017 роком обсяг страхових премій збільшився на 23% по КАСКО та на 11% по ОСЦПВ.

До третього кластеру входять такі страхові компанії, як ПрАТ СК «Альфа Страхування» та ПрАТ «Граве Україна». Ці страхові компанії поступаються першим двом лише за кількістю страхових премій, які в середньому складають: з КАСКО - 53674,6 тис.грн в 2017 році та 66740,15 тис.грн в 2018 році, з ОСЦПВ – 15655,6 тис.грн та 18944,6 тис.грн відповідно.

В наступний кластер входять такі страхові компанії, як ПАТ СК «Українська страхова група», ПрАТ СК «PZU» та ПрАТ СК «Княжа Вієна Іншуаренс Груп». Ці страхові компанії мають в середньому рівень виплат з КАСКО 53,4% та 59,7% з ОСЦПВ в 2017 році, що мають тенденцію до збільшення в 2018 році. Страхові премії з КАСКО в середньому в 2017 році склали 291641,46 тис.грн, а в 2018 році збільшилися на 15%. Загалом страхові платежі (премії) в цих страхових компаніях більші, аніж в попередніх двох кластерів, проте рівень виплат аналізовані страхові компанії мають нижчий ніж в страховій компанії «Провідна» приблизно на 21,4% з КАСКО та на 9,7% з ОСЦПВ.

До п'ятого кластеру входять страхові компанії, які мають середні показники серед обраних страхових компаній. Середній рівень страхових виплат з КАСКО становить 52% в 2017 році та 48% в 2018 році. Страхові премії мають тенденцію до збільшення, проте в страховій компанії ПрАТ СК «Міжнародна страхова компанія» ця тенденція не зберігається.

Страхові премії з ОСЦПВ також мають тенденцію до збільшення і складають в середньому 48443 тис.грн в 2017 році та 64109,3 тис.грн в 2018 році.

Доцільно порівняти отримані результати з оцінкою діяльності страховиків-членів МТСБУ [32]. Згідно з цією оцінкою, страхова компанія має три показники за якими регулятор оцінює її діяльність з боку страхувальників за допомогою кольорів. Це такі показники, як загальна оцінка діяльності страховика, якість врегулювання збитків та рівень скарг від потерпілих та страхувальників.

Згідно цих показників, досліджувана в роботі страхова компанія АТ СК « Мега Гарант» в 2017 – 2018 роках мала добру оцінку за всіма показниками протягом досліджуваного періоду. Починаючи з 2019 року в страховій компанії погіршилася загальна оцінка стану страхової діяльності та збільшилося кількість скарг від потерпілих та страхувальників. Отже, страхова компанія, не зважаючи на результати по страховому ринку, має свій сегмент клієнтів, які задоволені послугами, що їм надає страхова компанія, проте через коливання в загальному стані страхової діяльності, страхова компанія має незначні зміни у відношеннях з клієнтами. Такі ж результати мають такі страхові компанії, як ПАТ СК «Українська страхова група», АТ «Просто-страхування» та ПрАТ СК «Перша».

Компанії ПАТ СК «Провідна» та ПрАТ СК « Уніка» мають погіршення якості врегулювання збитків в 2018 році. ПрАТ СК «Міжнародна страхова компанія» та ПрАТ «Український страховий стандарт» мають дуже високий рівень скарг від потерпілих та страхувальників протягом досліджуваних періодів. Всі інші страхові компанії мають середній рівень по якості врегулювання збитків.

Отже, можна зробити висновок, що досліджувані страхові компанії мають різне положення на страховому ринку за основними показниками страхової діяльності. Такий метод класифікації дозволяє оцінити положення страхової компанії на ринку та удосконалити управління страховою діяльністю.

## Висновки за розділом 2

Отже, виходячи з результатів аналізу діяльності з автотранспортного страхування можна зробити висновок, що фінансовий стан АТ «СК «Мега-Гарант» був нестабільний протягом досліджуваних періодів. Оборотні активи перевищували необоротні, а особливо зросли грошові кошти. Частка власного капіталу у пасиві балансу зменшувалася протягом досліджуваних періодів, що пояснюється зростанням поточних і довгострокових зобов'язань. Проте страховик дотримується вимог платоспроможності і його статутний капітал більше 1 млн. євро.

Фінансовий результат від страхової діяльності мав тенденцію до зниження. В 2016 році страхова компанія мала прибуток в розмірі 806 тис.грн, починаючи з 2017 року чистий фінансовий результат складав -4630 тис.грн, через високі операційні розходи. В 2018 році також спостерігався збиток у розмірі 1625,8 тис.грн, через високі фінансові витрати.

В результаті дослідження прибутку за кожним видом автотранспортного страхування було виявлено, що в страховій компанії найбільш збиткові види страхування це добровільне страхування наземних транспортних засобів та обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів. Це підтверджується від'ємними результатами рентабельності продажів та страхових послуг. Тому було проаналізовано страхові тарифи за цими видами страхування. В результаті розрахунків страховий тариф виявився неадекватним, що обумовлено недостатнім обсягом страхових премій для забезпечення виконання зобов'язань страхової компанії перед своїми клієнтами та дуже великі витрати.

Оцінивши положення страхової компанії АТ «СК «Мега-Гарант» було виявлено, що досліджувана страхова компанія має низькі обсяги порівняно з іншими страховими компаніями, страхових премій з КАСКО та ОСЦПВ, а також низький рівень виплат.

## РОЗДІЛ 3

### УДОСКОНАЛЕННЯ ПРОЦЕСУ УПРАВЛІННЯ АВТОТРАНСПОРТНИМ СТРАХУВАННЯМ

3.1. Моделювання процесу управління страховою діяльністю в страховій компанії

Для опису процесу управління страховою діяльністю в страховій компанії потрібно створити модель цієї діяльності для вирішення проблем, які виникають на різних етапах управління.

Тому, для моделювання бізнес-процесів використано IDEF0 модель. Вона є описом системи, яка повинна дати відповіді на певні питання. Процес моделювання будь-якої системи в IDEF0 починається з визначення контексту, тобто найбільш абстрактного рівня опису системи в цілому. У контекст входить визначення суб'єкта моделювання та його мети. Метою моделювання досліджуваного процесу є узагальнення методики управління страховою діяльністю в страховій компанії [24].

Будь-яка система має межу, яка відокремлює її від зовнішнього оточення (інших систем). Взаємодія системи з ним розглядається як вхід (матеріал або інформація, які використовуються і перетворюються роботою для отримання результату - з лівої сторони блоку), вихід (матеріал або інформація, які представляють результат виконання роботи - з правої сторони блоку), управління (нормативні та регулятивні дані, якими керується робота - з верхньої сторони блоку) і механізм (ресурси, необхідні для проведення роботи - з нижньої сторони блоку). Перебуваючи під управлінням, система перетворює входи у виходи, використовуючи для цього певні механізми [2, с.41].

У IDEF0-моделі система подається як сукупність взаємодіючих робіт (процесів) або функцій. Така функціональна орієнтація є принциповою - функції системи аналізуються незалежно від об'єктів, якими вони оперують.

Це дозволяє чіткіше моделювати логіку і взаємодію процесів організації [52, с.8].

На рис.3.1 зображено контекстну діаграму IDEF0- модель процесу здійснення управління страховою діяльністю в страховій компанії.



Рис.3.1. Контекстна діаграма процесу управління страховою діяльністю в страховій компанії

Як видно з рис.3.1 для здійснення управління страховою діяльністю в страховій компанії використовується страхова статистика, фінансові показники та оцінка ефективності страхової діяльності страховика за минулі періоди, інформація, що необхідна для проведення маркетингових досліджень, інформація та документація клієнтів, у яких, зокрема, містяться дані для укладання договорів страхування та врегулювання страхових випадків. Управління, як процес, має здійснюватися на підставі регламентуючих документів, що у випадку страхової компанії становить страхове законодавство, у вигляді законів та постанов Кабінету Міністрів та корпоративна стратегія страхової компанії у вигляді місії та цілей, які страхова компанія має здійснити в майбутньому. Функції з управління страховою діяльністю здійснюють виконавчі органи (правління, дирекція, керівництво філій), економічний відділ і відділи страхування, перестраховування, маркетингу й актуарних розрахунків.



В результаті управління страховою діяльністю, страхова компанія отримує оцінку ефективності результатів діяльності, внутрішню статистику та фінансові показники.

На підставі вищезазначеного, було запропоновано декомпонувати контекстну діаграму управління страховою діяльністю (блок А0) на такі етапи: розробити або удосконалити стратегію страхової діяльності (блок А1), розробити або удосконалити лінійку страхових продуктів (блок А2), організувати збут і надання страхових послуг (блок А3), мотивувати персонал (блок А4), здійснити управління реалізацією рішень в страховій діяльності (блок А5), здійснити контроль за виконанням страхової діяльності та ефективності самого процесу управління (блок А6). Декомпозицію представлено на рис.3.2

Декомпозицію контекстної діаграми (блок А0) представлено на рис.3.2.

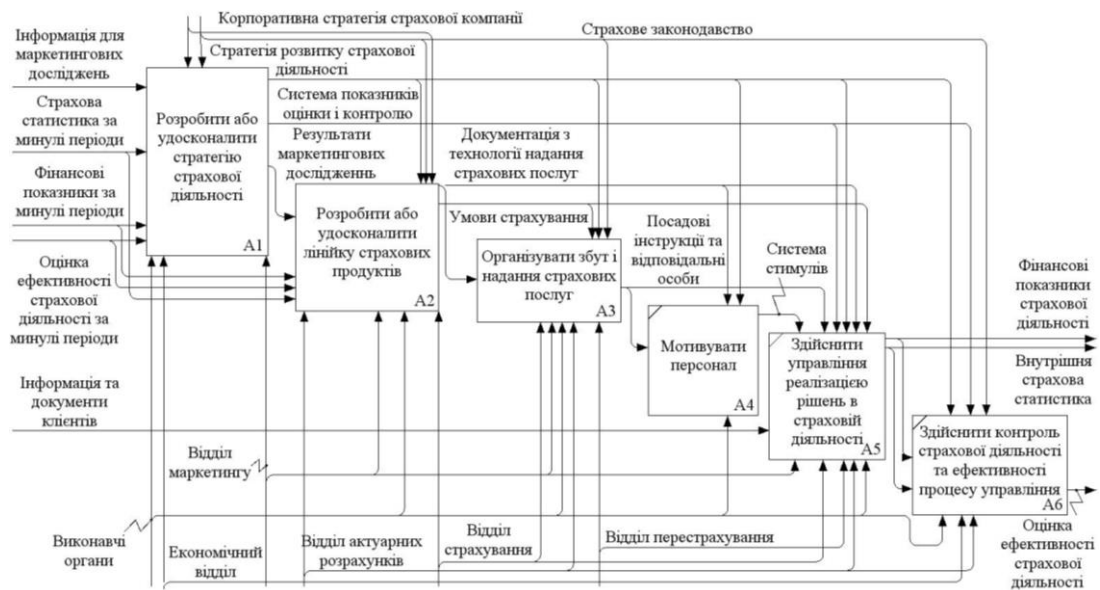


Рис.3.2. Декомпозиція контекстної діаграми зі здійснення управління страховою діяльністю в страховій компанії

Згідно з рис.3.2 весь процес управління страховою діяльністю можна розділити на такі етапи: розробити (удосконалити) стратегію страхової діяльності (блок А1), розробити (удосконалити) продуктову лінійку страхових продуктів (блок А2), організувати збут і надання страхових послуг

(блок А3), здійснити страхову діяльність (блок А4), здійснити контроль результатів страхової діяльності (блок А5). Декомпозицію процесу розробки стратегії або її удосконалення на чергових ітераційних етапах управління представлено на рис.3.3.

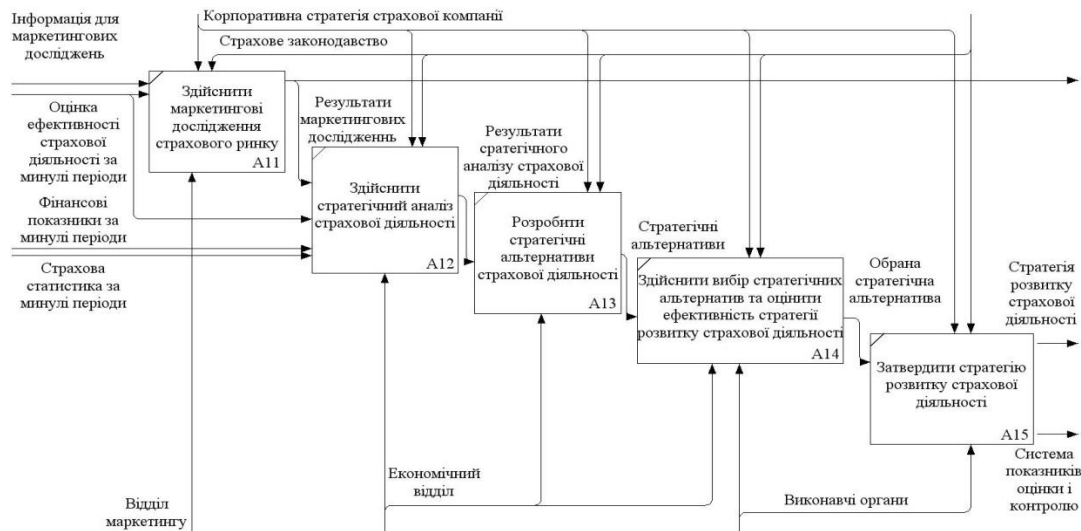


Рис.3.3. Декомпозиція блоку «Розробити (удосконалити) стратегію страхової діяльності»

Як видно з рис.3.3 під час розробки функціональної стратегії страхова компанія досліджує маркетингове середовище, виявляє потреби страхувальників і стан конкуренції на ринку, здійснює стратегічний аналіз страхової діяльності на основі внутрішньої страхової статистики, фінансових показників і результатів маркетингових досліджень. Результати стратегічного аналізу дозволяють сформулювати варіанти стратегічного розвитку (цінове лідерство, диверсифікація, концентрація, ринкова ніша тощо) та обрати найбільш прийнятну для страховика стратегічну альтернативу, яка має бути задокументована. З метою контролювання за ходом реалізації стратегії страхової діяльності страховик створює відповідну систему показників оцінки та контролю.

Наступним етапом здійснення управління страховою діяльністю в страховій компанії формування лінійки страхових продуктів яка зображена на рис.3.4 [29, с. 36].

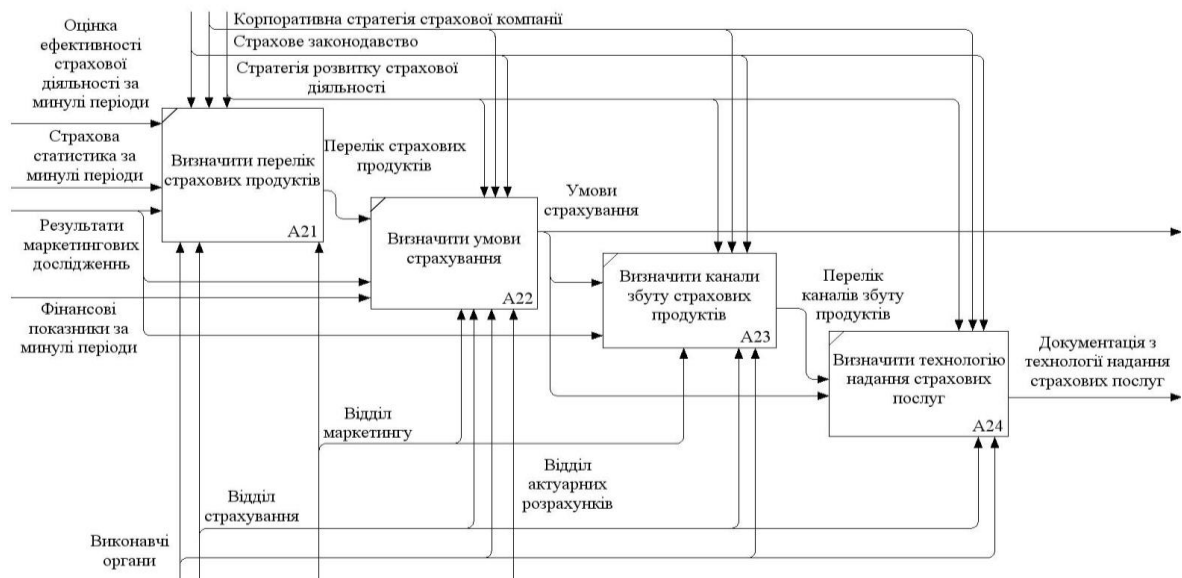


Рис.3.4. Декомпозиція блоку «Розробити (удосконалити) продуктову лінійку страхових продуктів»

Згідно з рис.3.4 розробка продуктової лінійки страхових продуктів поділяється на 4 етапи. На першому етапі на основі маркетингових досліджень з попереднього блоку та внутрішньої статистики визначається перелік страхових продуктів, які страхова компанія буде розробляти або удосконалювати.

Складовими страхового продукту є умови страхування (склад ризиків, обмеження страхових сум, варіанти франшиз, страхові тарифи, умови страхової виплати, додаткові послуги, знижки та надбавки, бонуси, особливі умови страхування тощо) і технології надання страхових послуг, формалізовані в документації страховика [29, с. 35;59;19, с. 294].

Страхові компанії можуть використовувати три системи реалізації страхових продуктів: продавати свої послуги безпосередньо страхувальникам (так звані канали прямого продажу), за допомогою посередників та альтернативні канали [7, с.8].

Після визначення каналів збуту, відділ страхування визначає, а виконавчі органи узгоджують технологію надання страхових послуг. Технологія продажів являє собою упорядкований і послідовний комплекс дій і заходів для здійснення продажу страхових продуктів [30, с.42]. На цьому

етапі вирішується, як саме будуть продаватися страхові продукти. Для кожного з каналів збуту (офіс страховика, кол-центр, страхові або нестрахові посередники, онлайн продажі через інтернет або мобільний канал) має бути розроблена окрема технологія просування страхових продуктів.

Результатом виконання етапу розробки або удосконалення продуктової лінійки (рис.3.5.) є визначені умови страхування за кожним страховим продуктом та документація з технології надання страхових послуг.

На наступному етапі здійснення управління страховою діяльністю в страховій компанії необхідно організувати збут і надання страхових послуг.

Для цього організація процесу страхування здійснюється за кожною з основних і допоміжних страхових операцій [19, с. 294]: аквізиції та андеррайтингу, перестраховання ризиків, формування страхових резервів, внесення змін до умов страхування, врегулювання страхових випадків, припинення дії договорів страхування, переукладання договорів страхування на наступний строк. Розроблена декомпозиція процесу наведена на рис.3.5.

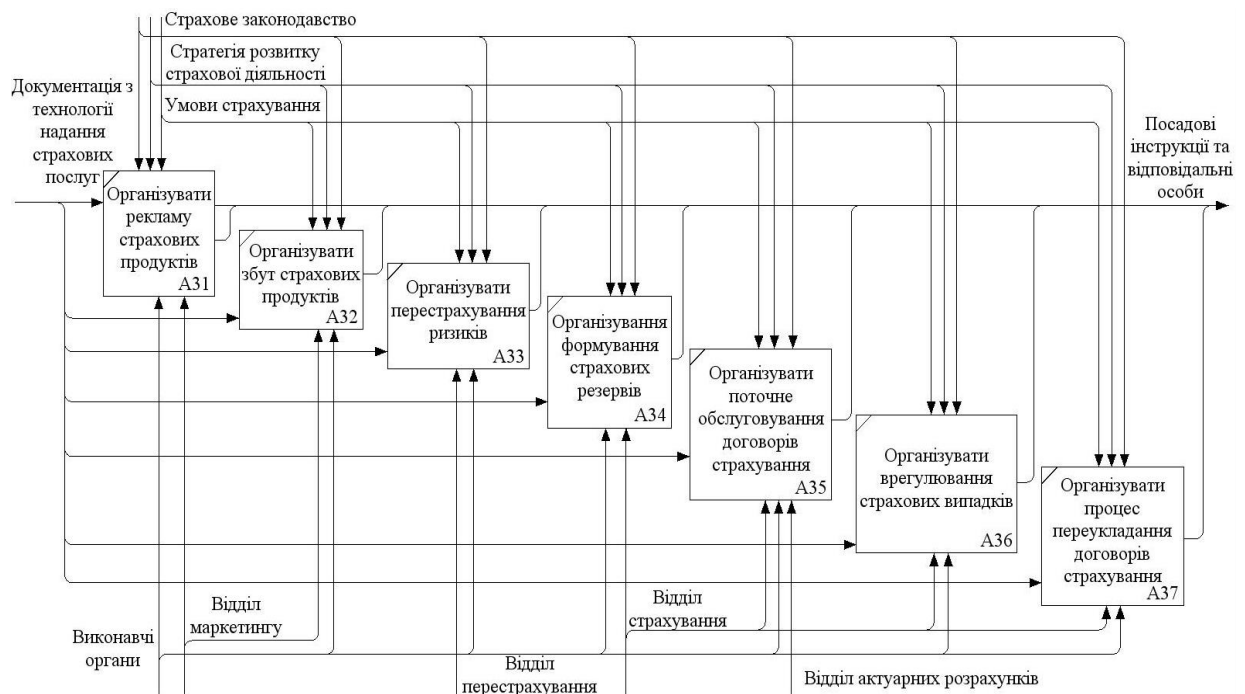


Рис.3.5. Декомпозиція блоку «Організувати збут і надання страхових послуг»

Згідно з рис.3.5 документами, що оформлюються за результатами організації процесу страхової діяльності є посадові інструкції та затверджені наказами керівника відповідальні особи.

Посадові інструкції являються інформаційним входом для функції управління з мотивацій персоналу (блок А4). Матеріальне та моральне заохочення працівників страхової компанії, відіграє значну роль у досягненні стратегічних цілей зі страхової діяльності. Результатом виконання етапу є система стимулювання співробітників за виконану роботу.

І завершальним етапом здійснення управління страховою діяльністю в страховій компанії є контроль її результатів. Він проводиться на основі внутрішньої страхової статистики та фінансових показників страхової діяльності. Контроль за результатами страхової діяльності має на меті контролювання планів страхової компанії, повноважень працівників, контроль документального оформлення страхових операцій а також зіставлення фактичних результатів з плановими, тобто їх співвідношення зі стратегією страхової компанії. Контролю також підлягає весь процес управління. Здійснення компанією страхових операцій контролюється в реальному масштабі часу та оперативно корегується. У разі критичної або кризової ситуації корегування відбувається на стратегічному рівні.

Далі відбувається коригування стратегії страхової компанії: модифікуються цілі, переглядаються плани, перерозподіляються завдання для окремих структурних підрозділів страхової компанії [36, с.32]. Після проведення контролю результатів страхової діяльності, страхова компанія отримує систему показників оцінки і контролю страхової діяльності та скориговану стратегію.

Потреби часу з інноваційного розвитку страхової діяльності [38] та поступове зміщення акценту страхового менеджменту на стратегічне управління вимагають від страхових компаній періодичного реінжинірингу бізнес-процесів управління. Зокрема, у процесі контролю можливе виконання маркетингової функції відстеження змін у поведінці споживачів для

подальшого оперативного реагування та удосконалення стратегії. Але для цього необхідно впровадження відповідних технологічних рішень.

Виходячи з результатів дослідження, можна зробити висновок, що управління страховою діяльністю в страховій компанії являє собою комплекс дій, спрямованих на досягнення компанією свої стратегічних цілей, шляхом планування своєї діяльності, організування структури управління та мотивування персоналу.

Для моделювання процесу управління страховою діяльністю в страховій компанії було використано IDEF0 модель за допомогою якої було зображено взаємодію всіх етапів управління між собою. В загальному вигляді було виокремлено п'ять стадій управління страховою діяльністю в страховій компанії, які включають розробку (удосконалення) стратегії, розробку (удосконалення) продуктової лінійки страхових продуктів, збут і надання страхових послуг, здійснення страхової діяльності та контроль за результатами страхової діяльності.

На першому етапі управління страхова компанія формує стратегію, систему показників оцінки і контролю страхової діяльності та формує результати маркетингових досліджень. На другому етапі розробляються умови страхування та документація з технологічного надання страхових послуг на основі яких страхова компанія організовує збут та надання страхових послуг страхувальникам. Після проведення збутової діяльності, страхова компанія формує внутрішню страхову статистику та фінансові показники результатів страхової діяльності на основі яких будуть удосконалюватися страхові продукти або розроблятися нові. На етапі контролю за результатами страхової діяльності, виконавчі органи порівнюють отримані результати з плановими та переглядають стратегію компанії. В результаті такого контролю страхова компанія отримує оцінку ефективності результатів страхової діяльності.

### 3.2. Планування розвитку страхових операцій з автотранспортного страхування

В умовах посилення конкуренції на ринку страхових послуг успішно можуть розвиватись лише ті страховики, для яких процес розробки і реалізації стратегії став реальним інструментом менеджменту. Але на сьогодні стратегічне управління в більшості вітчизняних страхових компаній має лише формальний характер [6].

Багато науковців по різному описують поняття «стратегічне управління». Наприклад: Герасимчук В.Г. трактує це поняття, як єдність, узгодженість та внутрішня послідовність стратегічних рішень компанії, що визначають її місце в навколишньому середовищі і забезпечують фірмі індивідуальність, можливість мобілізувати зусилля та досягати успіху на ринку [13, с. 29]. Шершньова З.Є. вважає, що стратегічне управління – це багатоплановий, формально-поведінковий управлінський процес, який допомагає формулювати та виконувати ефективні стратегії, що сприяють балансуванню відносин між організацією та зовнішнім середовищем, а також досягненню визначених цілей [58, с. 27].

З цього можна зробити висновок, що стратегічне управління страховою компанією передбачає обов'язкове урахування загальної стратегії підприємства та забезпечення його економічної безпеки з урахуванням потенційних можливостей та наявних у суб'єкта господарювання ресурсів. Всі вони мають стратегію (бачення, загальний курс управління компанією для досягнення своїх стратегічних цілей) [64, с.241].

Алгоритм розробки стратегії страхової компанії має містити у собі наступні основні етапи: аналіз зовнішнього середовища страхової компанії, прогноз розвитку ринку страхування, урахування світового досвіду розвитку ринків страхування та тенденцій; аналіз конкурентів; аналіз сильних і слабких сторін страхової компанії; визначення конкурентних переваг і

ключових компетенцій; розробка місії, бачення цінностей страхової компанії; розробка стратегічного плану страхової компанії [9, с.125].

Для удосконалення стратегічного управління в страховій компанії АТ «СК «Мега-Гарант» було проаналізовано норму витрат, як відношення витрат на ведення справи та страхових платежів за видами автостраховання для визначення рівня витрат (табл.3.1). Для обов'язкових видів страхування норма витрат має складати 25%, а для добровільних – 40% [42].

Таблиця 3.1

Показник рівня витрат для видів автотранспортного страхування  
АТ «СК «Мега-Гарант» за 2016-2018рр.

Вид страхування	Рівень витрат, % за роками		
	2016 р.	2017 р.	2018 р.
Добровільне страхування наземного транспорту	41,25	39,68	34,63
Добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту	41,25	39,68	34,63
Обов'язкове страхування від нещасних випадків на транспорті	41,25	39,68	34,63
Обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів	41,25	39,68	34,63

Виходячи з табл.3.1 страхова компанія має дуже високий рівень страхових витрат. В 2016 році для добровільних видів страхування рівень витрат складав 41% та в подальшому мав тенденцію до зниження. Такі показники свідчать про занадто великі витрати компанії на ведення справи, що в подальшому збільшують вартість страхових послуг.

Тому, для ефективної реалізації стратегії страхової компанії, доцільно спланувати основні страхові показники по добровільному страхуванню наземних транспортних засобів та обов'язковому страхуванню цивільно-правової відповідальності для підтвердження тези.

Надзвичайно важливе значення для ефективної реалізації стратегії страховика має бізнес-план. Його мета - конкретизувати діяльність компанії



на найближчу перспективу (3-5 років) відповідно до потреб ринку і можливостей мобілізації для цього відповідних ресурсів. Наявність грамотно складеного бізнес-плану допомагає керівникам досконало вивчати перспективи розвитку компанії, дозволяє здійснювати чітку координацію зусиль, спрямованих на досягнення мети, визначає систему показників, необхідних для контролю за діяльністю компанії, готує компанію до можливих змін у ринковій ситуації, чітко формулює обов'язки відповідальних осіб.

Бізнес-план був розроблений для добровільного страхування наземних транспортних засобів та обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів на основі результатів діяльності з автотранспортного страхування АТ «СК «Мега-Гарант» за 2016-2018 рік.

Під час формування прогнозу розвитку страхових операцій було обґрунтовано розмір страхового тарифу, який має тенденцію до збільшення, так як являється нижчим середньоринкового рівня. Страхові платежі (внески, премії) за кожним видом страхування було обчислено з урахуванням кількості договорів страхування, середньої страхової суми та страхового тарифу; страхові виплати – за припущенням, що вони розподіляються рівномірно протягом строку дії договору страхування.

Було заплановано, що кількість договорів страхування кожного року буде збільшуватись на 5% кожен квартал, а середня страхова сума – виходячи з показників зниження індексу інфляції протягом років (103%-101%). Технічні резерви (резерви незароблених премій – РНП) визначаються згідно з Законом України "Про страхування" [42]. Формули розрахунку показників прогнозу розвитку страхових операцій подані у табл.3.2.

## Формули розрахунку показників прогнозу розвитку страхових операцій

Показники	Формули розрахунку
Середній страховий платіж на один договір у кварталі t	$(\text{Середня страхова сума на один договір у кварталі } t \times \text{Тариф у кварталі}) t / 100$
Страхові платежі за квартал t (СП <sub>t</sub> )	Середній страховий платіж на один договір у кварталі t x Кількість договорів за квартал t
Норматив виплат (Н <sub>св</sub> )	100 – Норматив витрат на ведення справи у кварталі t
Страхові виплати за квартал t (СВ <sub>t</sub> )	$(\frac{1}{4} \text{ СП}_t + \frac{1}{4} \text{ СП}_{t-1} + \frac{1}{4} \text{ СП}_{t-2} + \frac{1}{4} \text{ СП}_{t-3}) \times \text{Н}_{св} / 100$
Резерв незароблених премій на кінець кварталу t (РНП <sub>t</sub> )	$\frac{3}{4} \text{ СП}_t + \frac{1}{2} \text{ СП}_{t-1} + \frac{1}{4} \text{ СП}_{t-2}$

Згідно з табл.3.2 було розраховано бізнес план АТ «СК «Мега-Гарант» на 3 роки за обраними видами автостраховання, що представлено у табл.3.3.

Таблиця 3.3

Прогноз розвитку показників з добровільного страхування наземних транспортних засобів АТ «СК «Мега-Гарант»

Періодди	К-ть договорів	Страховий тариф,%	Середня страхова сума на один договір, тис.грн	Середній страховий платіж на один договір, тис.грн	Сума страхових внесків за квартал, тис. грн	Норматив виплат, % від страхових платежів	Сума страхових виплат, тис. грн	Технічні резерви на кінець періоду, тис. грн
I кв.	196	1,4	1210	17	3324	60	401	
II кв.	206	1,4	1247	17	3594	60	402	
III кв.	216	1,4	1284	18	3887	60	485	
1-й рік	227	1,4	1322	19	4204	60	528	5995
I кв.	238	1,4	1349	20	4824	60	571	
II кв.	250	1,5	1376	21	5167	60	619	
III кв.	263	1,5	1403	21	5534	60	669	
2-й рік	276	1,5	1431	21	5927	60	765	8503
I кв.	290	1,6	1474	24	6837	60	821	
II кв.	304	1,6	1504	24	7322	60	880	
III кв.	320	1,6	1534	25	7842	60	944	
3-й рік	335	1,6	1565	25	8399	60	1084	12051

Прогноз розвитку показників з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів

АТ «СК «Мега-Гарант»

Періоди	К-ть договорів	Страховий тариф, %	Середня страхова сума на один договір, тис.грн	Середній страховий платіж на один договір, тис.грн	Сума страхових внесків за квартал, тис. грн	Норматив виплат, % від страхових платежів	Сума страхових виплат, тис. грн	Технічні резерви на кінець періоду, тис. грн
I кв.	132236	0,15	302	0,45	59903	75	17344	
II кв.	138848	0,15	311	0,47	64773	75	32664	
III кв.	145790	0,15	320	0,48	69979	75	49303	
1-й рік	153080	0,15	330	0,50	75775	75	63844	116786
I кв.	160734	0,15	340	0,51	81974	75	69047	
II кв.	168770	0,15	346	0,52	87592	75	70501	
III кв.	177209	0,15	353	0,53	93832	75	77470	
2-й рік	186069	0,15	360	0,54	100477	75	84760	165574
I кв.	195373	0,15	368	0,55	107846	75	92018	
II кв.	205141	0,15	375	0,56	115392	75	98551	
III кв.	215398	0,15	379	0,57	122454	75	100296	
3-й рік	226168	0,15	383	0,57	129934	75	108841	223485

Виходячи з табл.3.3, 3.4 можна зробити висновок, що зі збільшенням кількості договорів страхування у страхової компанії збільшуються об'єми страхових премій, та виплат, тобто є пряма залежність між цими показниками. Страховий тариф протягом прогнозованих періодів зростає. Але не зважаючи на це, середній страховий платіж на один договір страхування та середня страхова сума збільшуються, що є позитивною тенденцією для страхової компанії, але негативною для клієнтів. Тому прослідковується тенденція, що зі збільшенням середнього страхового платежу збільшується і кількість договорів страхування. Норматив витрат встановлено на рівні 40% для добровільного виду страхування та 25% - для обов'язкового. Доцільно проаналізувати динаміку рівня виплат після проведеного прогнозування страхових показників (рис.3.6.).



Рис.3.6.Прогнозований рівень виплат з автотранспортного страхування  
АТ «СК «Мега-Гарант»

Як видно з рис.3.6 підтвердилася виявлена раніше залежність між кількістю договорів страхування та страховими платежами за досліджуваними видами страхування. Найбільший рівень виплат спостерігається з обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземного транспортного засобу, який складає в 2019 році 84,3% і має тенденцію до збільшення. Таку ж тенденцію має рівень виплат з добровільного страхування наземних транспортних засобів.

При такій динаміці рівня виплат, страховій компанії можна підвищити страховий тариф, що призведе до підвищення страхових платежів та збільшенню ціни за послуги, але не зменшить рівень виплат.

З цього можна зробити висновок, що страховій компанії необхідно переглянути стратегію, з метою підвищення показників автострахування, а саме необхідно збільшувати кількість договорів страхування, шляхом

розширення каналів збуту страхових послуг. Також, страховій компанії необхідно змінити нормативи виплат, шляхом зниження витрат, які призводять до збиткових результатів з автотранспортного страхування та страхової діяльності загалом.

### 3.3. Удосконалення страхових продуктів з добровільного страхування наземних транспортних засобів

Важливим методологічним питанням економічного аналізу є вивчення й вимірювання впливу факторів на величину досліджуваних економічних показників. Автомобільний транспорт – доступний, зручний та досі найбільш небезпечний вид транспорту: за даними ВООЗ у світі кожного року в автомобільних аваріях гине близько 1,3 мільйони чоловік – стале число з 2007 року [8]. Беручи до уваги ситуацію, яка склалася на ринку автотранспортного страхування, доцільно проаналізувати залежність між страховими платежами КАКСО та ОСЦПВ. Дослідити, чи впливає збільшення премій по ОСЦПВ на збільшення премій по КАКСО.

Тому метою наступного аналізу є виявлення кореляційного зв'язку між страховими платежами по КАКСО та ОСЦПВ.

Тіснота зв'язку у кореляційному аналізі, характеризується за допомогою спеціального відносного показника – коефіцієнта кореляції, значення якого знаходиться в межах від 0 до  $\pm 1$ . Якщо коефіцієнт кореляції дорівнює нулю, то зв'язок відсутній, а якщо одиниці, то зв'язок функціональний. Знак при коефіцієнті кореляції вказує на напрям зв'язку [21]. У роботі виконання процедур факторного аналізу здійснено із використанням програмного продукту STATISTICA.

Необхідною умовою для забезпечення достовірності кореляційного аналізу є перевищення удвічі кількості спостережень за кожним показником кількості показників, тобто кількість значень кожного показника має бути у два рази більшою за кількість використовуваних показників.

У роботі використовується показники страхових премій з КАСКО та ОСЦПВ за 28 страховими компаніями за 2016-2018 р., які наведені у Додатку Г первісні показники та їх значення.

Для виявлення зв'язку між страховими платежами по КАСКО та ОСЦПВ було проведено кореляцію, для підтвердження тези.

Тіснота зв'язку у кореляційному аналізі, характеризується за допомогою спеціального відносного показника – коефіцієнта кореляції, значення якого знаходиться в межах від 0 до  $\pm 1$ . Якщо коефіцієнт кореляції дорівнює нулю, то зв'язок відсутній, а якщо одиниці, то зв'язок функціональний. Знак при коефіцієнті кореляції вказує на напрям зв'язку. Чим ближче коефіцієнт кореляції до одиниці, тим зв'язок між результативною та незалежними ознаками тісніший [21].

Встановлення тісноти зв'язку між факторними ознаками здійснено за шкалою Чеддока [8] (табл. 3.5).

Таблиця 3.5

## Шкала Чеддока для визначення якісної міри зв'язку

Кількісна міра тісноти зв'язку	Якісна міра сили зв'язку
0,1-0,3	Слабка
0,3-0,5	Помірна
0,5-0,7	Помітна
0,7-0,9	Висока
0,9-0,99	Дуже висока

В табл.3.5 зображено результати кореляційного аналізу між страховими платежами по КАСКО та ОСЦПВ.

Таблиця 3.5

Коефіцієнт кореляції між показниками страхових платежів за договорами страхування КАСКО та ОСЦПВ

Змінні	Страхові платежі з ОСЦПВ
Страхові платежі з КАСКО	0,168588

Відповідно до шкали Чедока, зв'язок між страховими платежами по КАСКО та ОСЦПВ є слабкий, отже не існує прямого зв'язку між цими показниками. Це означає, що клієнти, які купляють страховий продукт з ОСЦПВ не мають на меті купити додатковий продукт з КАСКО.

Розглянемо цю ситуацію на прикладі досліджуваної компанії АТ «СК «Мега-Гарант». Для цього було використано інтегральний показник розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів КАСКО.

Актуальність інтегральної оцінки розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів полягає в тому, що за її допомогою з'являється можливість в узагальненому вигляді представити страховий продукт з усіма його характеристиками та визначити динаміку цього продукту за роками [22].

Для аналізу привабливості послуг з добровільного страхування наземних транспортних засобів було обрано саме метод розрахунку інтегрального показника за методом розрахунку таксономічного показника розвитку. Технологія побудови представлена далі [22]:

перший етап – формування системи показників, що всебічно характеризують стан об'єкта;

другий етап – стандартизація значень показників задля нейтралізації їхньої різної природи й розмірності розраховується за формулою 3.1:

$$XS_{ij} = \frac{X_{ij} - \bar{X}_i}{S_i} \quad (3.1)$$

де  $XS_{ij}$  – стандартизоване значення  $i$ -го показника  $j$ -ї групи показників;

$X_{ij}$  – вихідне значення  $i$ -го показника  $j$ -ї групи показників;

$\bar{X}_i$  – середнє значення  $i$ -го показника;

$S_i$  – середньоквадратичне відхилення  $i$ -го показника;

третьої етап – визначення еталонного значення для всіх показників при поділі їх на стимулятори, кількісне зростання яких позитивно впливає на

ефективність функціонування, і дестимулятори, низьке значення яких є кращим для розвитку кредитних установ;

четвертий етап – зіставлення існуючих значень показників з еталонними для визначення відхилень фактичного результату від можливого визначаються за однією з метрик – евклідовою відстанню. Розраховується за формулою 3.2:

$$d_{0j} = \left[ \sum_{i=1}^m (x_{s_{ij}} - x_{s_{i0}})^2 \right]^{1/2}, \quad (3.2)$$

де  $d_{0j}$  – відстань між стандартизованими значеннями показників і точками еталона  $j$ -ї групи показників;

$x_{s_{i0}}$  – еталонне стандартизоване значення  $i$ -го показника;

Аналіз відхилення фактичного значення показника від еталонного дозволяє визначити резерв підвищення рівня використання досліджуваного виду ресурсу;

п'ятий етап: безпосереднє визначення інтегральних показників використання ресурсів ( $I_R$ ) здійснюється за такою формулою, щоб наглядніше розуміти, звідки беремо кожен її компонент. Формули для розрахунку інтегрального показника вказані нижче (3.3-3.6).

$$I_R = 1 - \frac{d_{0j}}{d_0} \quad (3.3)$$

$$d_0 = \bar{d}_0 + 2S_0 \quad (3.4)$$

$$\bar{d}_0 = \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n d_{j0} \quad (3.5)$$

$$S_0 = \left[ \frac{1}{n} \sum_{j=1}^n (d_{0j} - \bar{d}_0)^2 \right]^{1/2} \quad (3.6)$$

Це дослідження дозволить визначити інтегральний показник розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів в динаміці. Тобто, узагальнити характеристики, які складають рівень даного показника.



Для таксономічного аналізу необхідно обрати декілька показників, які будуть найкращим чином характеризувати послуги з автотранспортного страхування. Такими показниками було обрано ті розраховані коефіцієнти та абсолютні показники, які дозволяють скласти загальне враження про ситуацію, що складається на страховому ринку. Це - кількість договорів страхування, рівень витрат, рівень виплат, страхові платежі. Вихідні дані для таксономічного аналізу представлені в табл.3.7.

Таблиця 3.7

Вихідні дані для обчислення інтегрального показника розвитку послуги добровільного страхування наземних транспортних засобів

Показник	Первісні значення за роками $X_{ij}$						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Кількість договорів страхування, шт	256	165	178	87	122	161	187
Рівень витрат, %	21,34	58,49	84,10	56,48	46,38	41,22	76,74
Рівень виплат %	6,80	25,30	33,65	12,16	20,24	12,47	19,22
Страхові платежі, тис.грн	1911	1265	1049	1749,60	2525,5	2322,4	3054,1

Як видно з табл.3.7 найбільша кількість договорів по досліджуваному виду страхування була в 2018 році і складала 187 договорів. Також в цьому році спостерігається найбільша кількість зібраних премій, які склали 3054,1 тис.грн. Незважаючи на найбільшу кількість премій рівень витрат в 2018 році був найвищий серед досліджуваних періодів, що підтверджує від'ємний фінансовий результат в цьому році.

Рівень виплат протягом досліджуваних періодів був низький. Оптимальний рівень виплат для українських страхових компаній повинен знаходитися в межах від 50 до 70 % [12]. Всі цифри нижче 50 % можуть свідчити про завищені тарифи або нелояльну виплатну політику компанії.

Після аналізу вихідних даних, пропонуємо перейти до розрахунку необхідних показників, для подальшого розрахунку інтегрального показника

розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів. Результати представлені у табл. 3.8.

Таблиця 3.8

Розрахунок стандартизованих значень показників розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів

Показник	Первісні значення за роками Xij						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Кількість договорів страхування, шт	-1,91	0,55	0,75	-0,66	-0,12	0,49	0,89
Рівень витрат,%	-1,58	0,17	1,37	0,07	-0,40	-0,64	1,02
Рівень виплат %	-0,95	0,75	1,52	-1,38	0,29	-0,43	0,19
Страхові платежі, тис.грн	-0,10	-1,01	-1,32	-0,33	0,77	0,48	1,51

Розрахувавши стандартизоване значення (табл. 3.8) необхідно визначити еталонне значення для всіх показників, яке має бути розраховане протягом аналізованого періоду.

Показники варто поділити на стимулятори, кількісне зростання яких позитивно впливає на ефективність функціонування, і дестимулятори, низьке значення яких є кращим для розвитку підприємства.

У розрахунках, кожен із показників є стимулятором, крім показника рівня витрат. Результати представлено у табл. 3.9.

Таблиця 3.9

Розрахунок еталонного значення показників розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів

Показник	Еталон XSi0
Кількість договорів страхування, шт	1,71
Рівень витрат,%	-1,58
Рівень виплат %	1,34
Страхові платежі, тис.грн	1,51

Таким чином, за даними табл.3.9 розраховано стандартизований еталон для показників, тобто значення, яке є найбільш приближеним до того максимального.

Наступним етапом є зіставлення існуючих значень показників з еталонними для визначення відхилень фактичного результату від можливого, або, розрахунок так званої, евклідової відстані. На основі усіх вище розрахованих показників, було розраховано інтегральний показник розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів. Результати представлено на рис.3.7.

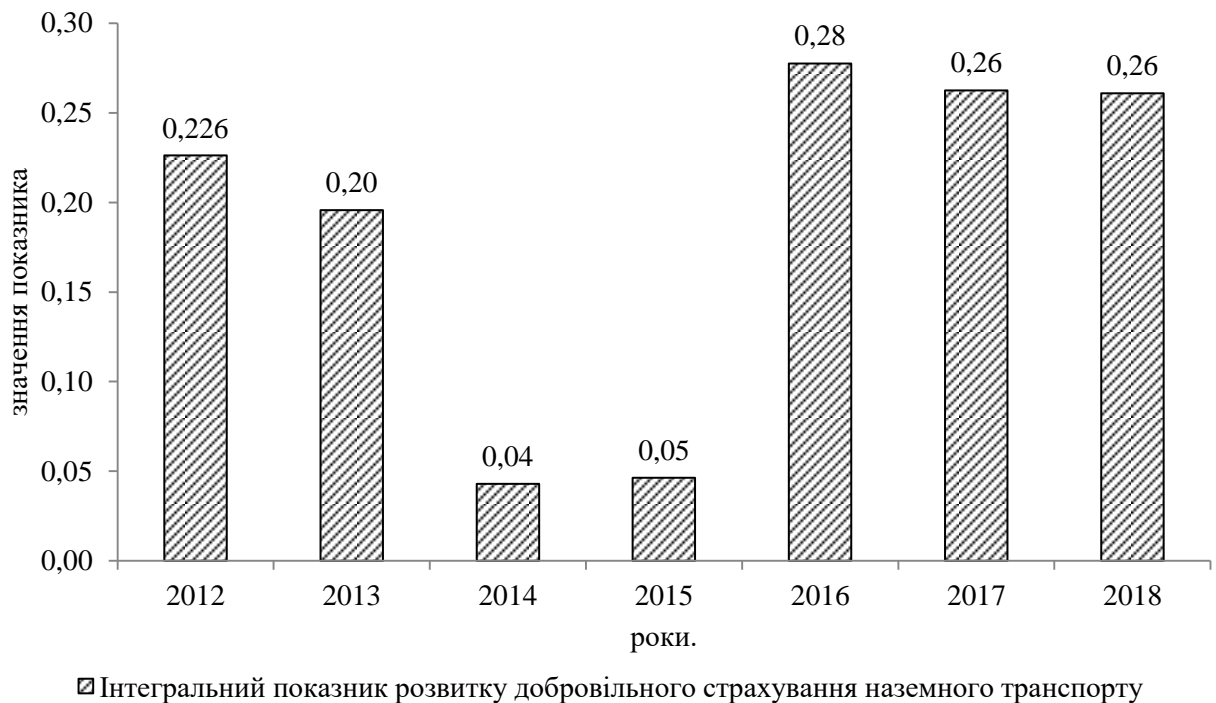


Рис.3.7. Динаміка зміни інтегрального показника розвитку послуги з добровільного страхування транспортних засобів

Для інтерпретації даних щодо інтегрального показника розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів розробляються шкали для їх оцінки. Для якісної інтерпретації результатів інтегральної оцінки привабливості послуг з добровільного страхування

наземних транспортних засобів, розроблену на підставі закону Фібоначчі (табл.3.10) [56].

Згідно з цим законом, зміни найбільш ймовірно здійснюються на рівні 38,2% і 61,8%. Значення різниці максимального і мінімального значень шкали в даному випадку  $1-0 = 1$ . Після здійснення цієї різниці послідовно на 0,382 і 0,618 і віднімання кожної з отриманих сум від максимуму отримано значення шкали, за яких, за законом Фібоначчі, найбільш ймовірно відбуваються зміни.

Отриманий інтервал  $[0; 0,382]$  розділений на 3 менші інтервали на рівні 38,2% і 61,8% (0,146 і 0,236). В результаті шкалювання за законом Фібоначчі отримано три діапазони: низький  $[0; 0,236)$ , середній  $[0,236; 0,618)$ , високий  $[0,618; 1)$  рівні розвитку послуг з добровільного страхування наземних транспортних засобів.

Таблиця 3.10

Шкали інтегральної оцінки розвитку послуги з добровільного страхування наземних транспортних засобів

Діапазон зміни загальної оцінки	Рівень інтегральної оцінки
$[0;0,146)$	Критичний рівень
$[0,146;0,236)$	Низький рівень
$[0,236;0,382)$	Середній рівень
$[0,382;0,618)$	Високий рівень
$[0,618;1)$	Дуже високий рівень

Отже, виходячи з рис.3.7 можна зробити висновок, що найбільш якісною послуга з добровільного страхування наземних транспортних засобів була у 2016 році, тобто мала середній рівень розвитку за шкалою Фібоначчі. Страхових платежів у цьому році було зібрано 2525 тис.грн при рівні виплат 20,2%, що є одним з середнім показником за досліджувані періоди, та середній порівняно з ринком.

Доцільно проаналізувати середній страховий платіж на один договорів для якісної інтерпретації результатів, що зображено на.рис.3.8.

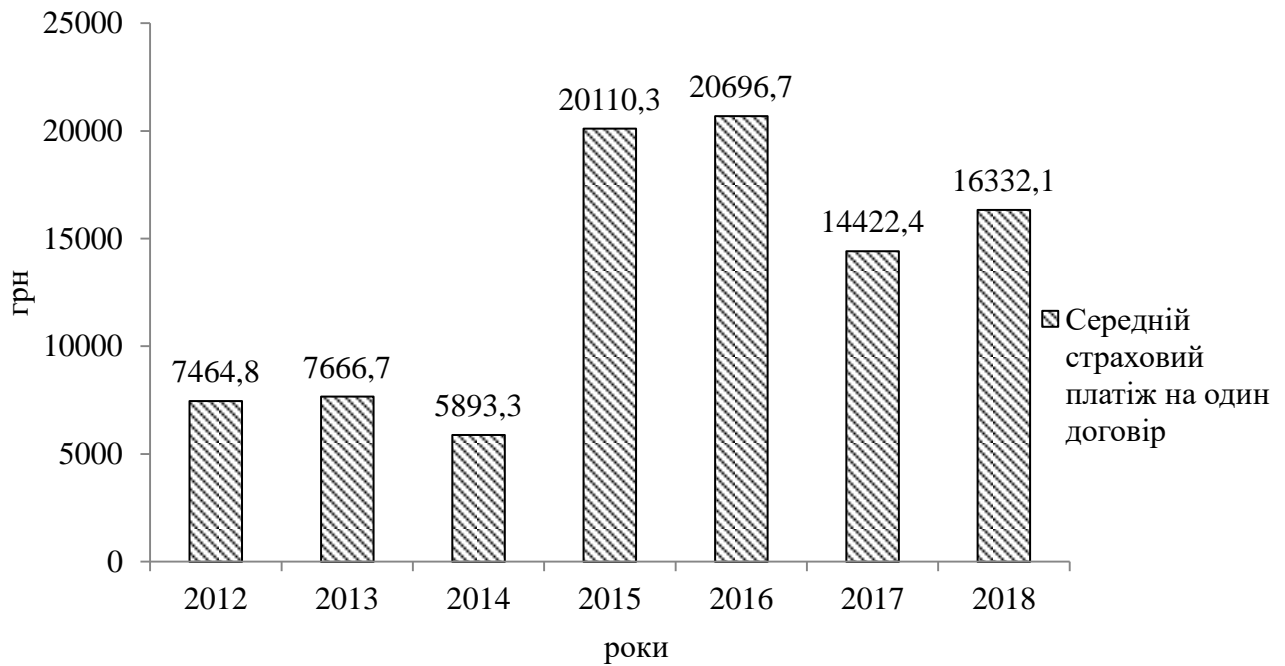


Рис.3.8. Динаміка середнього страхового платежу з добровільного страхування наземного транспортного засобу на один договір страхування

Виходячи з даних рис.3.8 найбільший середній страховий платіж за один договір страхування був у 2016 році і склав 20696,7 грн. Найменший страховий платіж спостерігався в 2014 році – 5893,3 тис.грн. В 2015 році відбулося найбільш стрімке збільшення середнього страхового платежу на один договір страхування на 241% порівняно з 2014 роком. Таке різке збільшення даного показника можна охарактеризувати кризовими явищами, які відбувалися в країні та різким збільшенням індексу інфляції.

З огляду на ситуацію, яка склалася в економіці України, такі страхові платежі є дуже великими, тому з цього можна зробити висновок, що страхова компанія АТ «СК «Мега-Гарант» орієнтується на клієнтів високого класу. В 2017 році відбулося зниження страхового тарифу, про що свідчать дані табл.2.7. Тому при кількості договорів 16 шт. було зібрано 2322 тис.грн премій і середній страховий платіж склав 14422,4 грн.

Тому, для оптимізації страхового портфеля за договорами добровільного страхування наземних транспортних засобів, АТ «СК «Мега-Гарант» рекомендується провести дії, які зображено на рис.3.9.

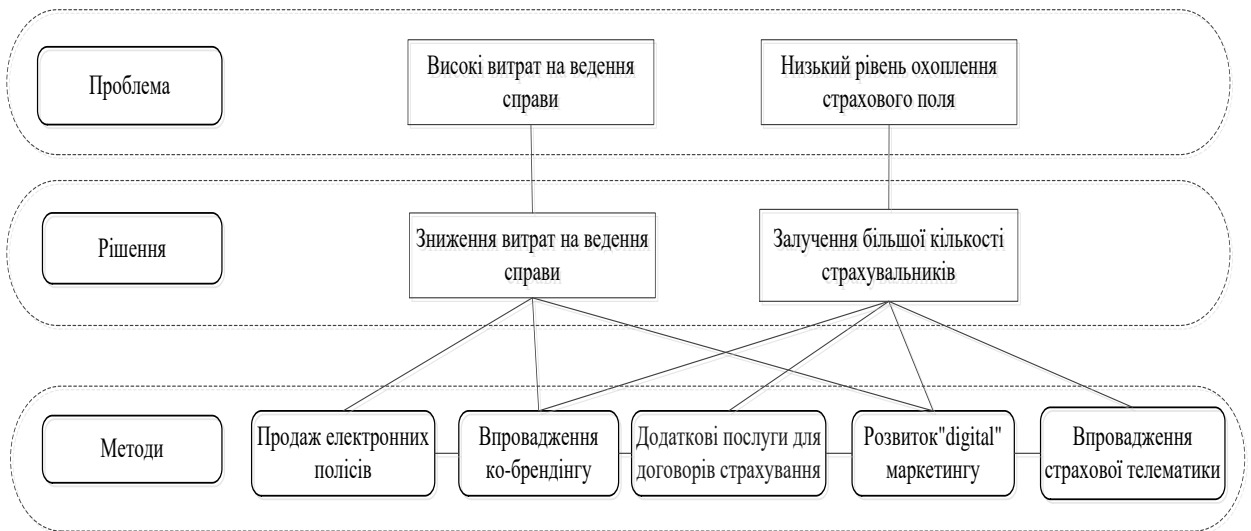


Рис.3.9. Методи удосконалення добровільного страхування наземних транспортних засобів

Виходячи з рис.3.9 страховій компанії АТ «СК «Мега-Гарант» було запропоновано шляхи зниження витрат та збільшення кількості страховальників, для вирішення головних проблем, пов'язаних з реалізацією добровільного страхування наземних транспортних засобів.

Для зниження витрат на ведення справи рекомендується запровадити систему електронних полісів для добровільного страхування наземних транспортних засобів, який дає можливість захистити страховальників та потерпілих у ДТП від страхового шахрайства, мінімізує адміністративні витрати страховиків на провадження цього виду страхування. Для заключного етапу оформлення електронного полісу, страховальнику необхідно прийти до страхової компанії для огляду автомобіля.

Впровадження ко-брендінгу теж є один з методів зменшення витрат. За допомогою цього методу страхова компанія зможе зменшити операційні витрат (використання територіальних відділень банків для просування страхових продуктів, вихід на міжнародні ринки страхових послуг через іноземні банки-партнери), скоротити витрат на маркетингові дослідження, розширення клієнтської бази за рахунок партнера, а також диверсифікації системи дистрибуції страхових продуктів, підвищити функціональність

мережі, обміну досвідом за рахунок вертикальної і горизонтальної ротації персоналу.

Для залучення більшої кількості клієнтів страховій компанії рекомендується розширювати канали збуту, шляхом розміщення реклами в популярних соціальних мережах та на різних сайтах.

Це дасть можливість страховій компанії зменшення транзакційні витрати й охопити значну частку аудиторії Інтернет-користувачів – потенційних споживачів страхових послуг. Так, основними користувачами Інтернету є соціально активні особи, як правило, із середньою чи високою купівельною спроможністю. Власне вони і становлять ту частину страхового поля, на яку має бути націлена політика страховика.

За допомогою нових каналів збуту, страхова компанія буде більше відкривати інформації, яка цікава страхувальникам. Чим більш інформативно відкритою буде страхова компанія щодо доступу до корпоративної інформації, новин, характеристики страхових продуктів, тим лояльнішим буде ставлення до неї, зміцнюватиметься її позиція на ринку фінансових послуг і збільшуватиметься попит на її послуги.

Також, збільшення кількості договорів страхування можливе за рахунок ко-брендінгу, а саме продаж полісів в банках та в автосалонах при купівлі автомобіля, що дозволить збільшити як кількість страхових договорів так і страхових премій.

Ще одним методом утримання клієнтів в страховій компанії та залучення нових є впровадження додаткових послуг для договорів страхування. Наприклад, евакуація транспортного засобу з місця ДТП; спрощення документального підтвердження ДТП, зокрема необов'язковість пред'явлення довідки компетентних органів у разі не значних ушкоджень; технічну допомогу в дорозі; можливість укласти договір КАСКО за півціни до першої аварії.

Впровадження страхової телематики дає можливість страховій компанії відслідковувати особливості водіння конкретної людини.

Телематика в страхуванні — це можливість зниження вартості полісу для окремо взятого водія. Якщо власник транспортного дотримується правих дорожнього руху, то він може розраховувати на зниження вартості КАСКО.

Власнику транспортного засобу встановлюється телематичний пристрій в салон автомобіля та спеціальний додаток на мобільний телефон водія, що дозволяє йому також стежити за інформацією, що передається при укладенні договору. Протягом місяця збирається інформація, яка визначає характеристику водіння клієнта. Вона оцінюється за 10-ти бальною системою. За підсумками результатів підрахунку, власнику повертається певний відсоток від суми, сплаченої за КАСКО, якщо водій не порушував правила дорожнього руху та дотримувався правил безпечного водіння.

### Висновки за розділом 3

Отже, виходячи з результатів удосконалення процесу управління автотранспортним страхуванням було розроблено IDEF0 модель управління страховою діяльністю в страховій компанії за допомогою моделювання бізнес-процесів. Цей ітераційний процес складається із шести підпроцесів: розробка або удосконалення стратегії страхової діяльності, розробка або удосконалення лінійку страхових продуктів, організація збуту і надання страхових послуг, мотивування персоналу, здійснення управління реалізацією рішень в страховій діяльності, здійснення контролю за виконанням страхової діяльності та ефективності самого процесу управління. Регламентуючими документами для управління страховою діяльністю виступають страхове законодавство та корпоративна стратегія компанії, функції з управління страховою діяльністю здійснюють виконавчі органи.

В результаті управління страховою діяльністю, страхова компанія отримує оцінку ефективності результатів діяльності, внутрішню статистику та фінансові показники.



Наступним етапом для вирішення проблем, які були виявлені раніше, було розроблено бізнес-план, як один із складових частин стратегії страхової компанії для найбільш збиткових видів автотранспортного страхування в страховій компанії. В результаті прогнозування основних показників розвитку автотранспортного страхування було виявлено, що зі збільшенням кількості договорів страхування збільшується обсяг страхових платежів, а також в результаті зменшення прогнозованого індексу інфляції середній страховий платіж збільшується незначними темпами і в результаті рівень виплат зростає.

Для удосконалення добровільного страхування наземних транспортних засобів, було проаналізовано інтегральний показник розвитку даного виду автотранспортного страхування, який показав, що страхова компанія за останні три роки має високий рівень розвитку добровільного страхування наземних транспортних засобів. Але якщо скорегувати ці дані на середньо ринкові то виявляється, що страхова компанія АТ «СК «Мега-Гарант» має низький рівень виплат серед досліджуваних страхових компаній, а також має незначний портфель по добровільному страхуванню наземних транспортних засобів, який в 2018 році склав 187 договорів.

На основі цього страховій компанії було запропоновано ряд методів, за допомогою яких вона може зменшити витрати на ведення справи та розширити клієнтську базу. До таких методів можна віднести: продаж електронних полісів, впровадження ко-брендінгу, впровадження додаткових послуг для договорів страхування, розвиток «digital» маркетингу та впровадження страхової телематики.

## ВИСНОВКИ

Метою роботи є обґрунтування теоретичних положень та практичних рекомендацій з управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії. Об'єктом дослідження є процес управління страховою діяльністю в страховій компанії, а предметом - теоретико-методичне забезпечення процесу управління автотранспортним страхуванням в страховій компанії.

Першим завданням дослідження було визначити сутність поняття «автотранспортне страхування». На основі критичного аналізу визначень, які пропонуються науковцями, з'ясовано, що автотранспортне страхування являє собою комплекс певних видів страхування, що забезпечують захист об'єктів страхування від ризиків, пов'язаних з експлуатацією засобів автотранспорту.

Автотранспортне страхування в Україні представлено добровільними та обов'язковими видами страхування.

Наступним завданням було охарактеризувати види автотранспортного страхування. Автотранспортне страхування в Україні представлено не тільки у вигляді форм, а і в трьох галузях страхування, а саме: страхування відповідальності (обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності, добровільне страхування цивільної відповідальності), особисте страхування (обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті, добровільне страхування від нещасних випадків на транспорті) та страхування майна (добровільне страхування транспортних засобів, добровільне страхування вантажів і багажу).

Останнє завдання, що вирішувалося у теоретичному розділі – описати теоретичні аспекти управління страховою діяльністю. Страхова діяльність – це виробничий процес страховика, який потребує окремого управління. Тобто, управління страховою діяльністю є однією з функціональних сфер страхового менеджменту. Воно підпорядковується корпоративній стратегії так само, як підпорядковуються інші напрями страхового менеджменту, зокрема управління платоспроможністю, ризиками, персоналом,

інвестиціями, доходами та витратами тощо. Реалізується процес управління за допомогою чотирьох функцій: планування, організування, мотивування і контроль.

Вирішення теоретичних завдань дозволило перейти до наступного етапу роботи – аналізу фінансових результатів з автотранспортного страхування, яке здійснювалося на прикладі бази переддипломної практики – Акціонерного товариства «СТРАХОВОЇ КОМПАНІЇ «МЕГА-ГАРАНТ». Перша задача аналітичного розділу полягала в оцінці фінансового стану страхової компанії. Оцінювання було проведено на основі фінансових звітів та показників страхової діяльності АТ «СК «Мега-Гарант». Динаміка активів і пасивів АТ «СК «Мега-Гарант» свідчить, що протягом 2016-2018 років розмір активів і пасивів залишався приблизно на однаковому рівні, а їх структура суттєво не змінювалась. У структурі пасивів балансу переважає власний капітал.

Наступним завданням дипломної роботи є проаналізувати фінансові результати діяльності страхової компанії. За аналізований період надходження страхових платежів та отримання чистого доходу страхової компанії не було стабільним. Динаміка чистих зароблених премій з роками була позитивною, проте в 2017-2018 роках страхова компанія мала збитки. Тому було проведено розрахунок прибутку за кожним видом автотранспортного страхування і виявлено, що найбільш збитковими видами автотранспортного страхування є добровільне страхування наземних транспортних засобів та обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Наступним завданням є оцінити положення страхової компанії на ринку автотранспортного страхування. За допомогою кластерного аналізу було розподілено аналізовані страхові компанії на 6 кластерів. Досліджувана страхова компанія входить до першого кластеру, який характеризується низькими показниками рівня виплат (11% - 30% по КАСКО; 21% - 51% по ОСЦПВ) та страхових премій по КАСКО та ОСЦПВ.

Наступним завданням дипломної роботи було моделювання процес управління страховою діяльністю в страховій компанії. Вхідними даними зазначеного бізнес-процесу є страхова статистика, фінансові показники та оцінка ефективності страхової діяльності страховика за минулі періоди, інформація, що необхідна для проведення маркетингових досліджень, інформація та документація клієнтів, у яких, зокрема, містяться дані для укладання договорів страхування та врегулювання страхових випадків.

Управлінням є страхове законодавство, у вигляді законів та постанов Кабінету Міністрів та корпоративна стратегія страхової компанії. Вихідним результатом є оцінка ефективності результатів діяльності, внутрішня статистика та фінансові показники. Механізмом є виконавчі органи, економічний відділ і відділи страхування, перестраховування, маркетингу й актуарних розрахунків. Розроблена модель управління страховою діяльністю може бути використана для удосконалення організації процесу управління страховою діяльністю АТ «СК «Мега-Гарант».

Наступним завданням є удосконалення стратегічного управління автотранспортним страхуванням. Для вирішення цього завдання було розроблено бізнес-план розвитку страхових продуктів, який показав, що зі збільшенням кількості договорів страхування збільшується обсяг страхових платежів, а зі зменшенням індексу інфляції відбувається незначне збільшення середній страхових платежів на один договір, що в результаті збільшує рівень виплат.

Останнім завданням дипломної роботи є удосконалення страхових продуктів з автотранспортного страхування. Страховій компанії було запропоновано ряд методів, за допомогою яких вона може зменшити витрати на ведення справи та розширити клієнтську базу. До таких методів можна віднести: продаж електронних полісів, впровадження ко-брендінгу, впровадження додаткових послуг для договорів страхування, розвиток «digital» маркетингу та впровадження страхової телематики.

## ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Альберт М. Основы менеджмента: навч. посіб / М. Альберт, М.Х. Мескон, Ф.Хедоури; пер. с англ. – Москва: Дело, 1997. – 704 с.
2. Анисимов, В. В. Проектирование информационных систем: учебник. / В. В. Анисимов. - Хабаровск: ДВГУПС, 2006. - 112 с.
3. Архипов А. П. Управление страховым бизнесом: учеб. пособие. / А.П. Архипов.- Москва : Магистр, 2009. – 317 с.
4. Базилевич В.Д. Страхові послуги : підручник. Київ: Логос, 2014.- 544 с.
5. Балабанов И. Т. Риск-менеджмент: учебник. / И.Т. Балабанов.- Москва : Финансы и статистика, 1996. - 192 с.
6. Барановський О. І. Розвиток страхового бізнесу в Україні / О. І. Барановський // Фінанси України. – 2009. – № 8. – С.85–93.
7. Березіна С.Б. Канали збуту страхових продуктів / С.Б. Березіна, А.В. Генцицька // Фінансові послуги. Всеукраїнський науково-аналітичний журнал. – 2016. – № 5(119). С. 8-11.
8. Василенко О. А. Математично-статистичні методи аналізу у прикладних дослідженнях : навч. посіб. / О. А. Василенко, І. А. Сенча. – Одеса : ОНАЗ ім. О.С. Попова, 2011. – 166 с.
9. Васильченко, В. А. Стратегічне управління: навч. посібник / В. А. Васильченко, Т. І. Ткаченко. – Київ : ЦУЛ, 2003. – 592 с.
10. Внукова Н. М. Страхування: теорія та практика: підручник / Н.М. Внукова, В.І. Успенко, Л.В. Временко. - Харків : Бурун книга, 2009. – 656 с.
11. Внукова Н. М. Страхування : практикум для студентів спеціальності 072 "Фінанси, банківська справа та страхування" першого (бакалаврського) рівня / Н.М. Внукова, А.В. Смоляк, О.В. Корват та ін. - Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2018. – 136 с.

12. Галь С.В. Дослідження чинників вибору страхової компанії / С.В. Галь, О.О. Антоненць // Матеріали X Міжнародної науково-практичної студентської конференції магістрантів. – 2016. – С. 236–237.
13. Герасимчук В.Г. Стратегічне управління підприємством. Графічне моделювання : навч. посібник / Герасимчук В.Г. – Київ: КНЕУ, 2000. – 260 с.
14. Говорушко Т. А. Страхові послуги: навч. посіб. / Т.А. Говорушко. - Київ: Центр навчальної літератури, 2005. – 400 с.
15. Дема Д. І. Страхові послуги: навч. посіб. / Д.І. Дема. - Житомир: ЖНАЕУ, 2010. – 350 с.
16. Землячова О. А. Оцінка фінансового стану страховика та шляхи його поліпшення / О.А. Землячова // Науковий вісник: Фінанси, банки, інвестиції. 2014. - № 2. - С. 54–66.
17. Командровська В. Є. Бізнес-процеси підприємства : сутність та методи удосконалення [Електронний ресурс]. / В. Є. Командровська , О. Ю. Морозенко – Режим доступу : [http://www.nbu.gov.ua/old\\_jrn/Soc\\_Gum/ppei/2011\\_30/Moroz.pdf](http://www.nbu.gov.ua/old_jrn/Soc_Gum/ppei/2011_30/Moroz.pdf).
18. Корват О. В. Управління страховими виплатами в автотранспортному страхуванні / О. В. Корват, Р. І. Ковальов // Актуальні наукові дослідження в сучасному світі. – 2018. – Вип. 11(43), ч. 3. – С. 39-43. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://repository.hneu.edu.ua/handle/123456789/20603>.
19. Корват О. В. Формування структури страхових операцій у процесі надання страхових послуг / О.В. Корват, А. С. Кішінець // Економіка і управління: виклики та перспективи : зб. матеріалів міжн. наук-практ. інтернет-конф. – Дніпропетровськ : «Герда», 2013. – С. 293-295.
20. Кузьмін О.Є., Мельник О.Г. Теоретичні та прикладні засади менеджменту: навч. посібник. / О.Є. Кузьмін, О.Г. Мельник [2-е вид]. – Львів: Інтелект-Захід, 2003. – 352 с.
21. Мармоза А. Т. Теорія статистики: підручник / А. Т. Мармоза – 2-ге вид. перероб. та доп. – Київ: Центр учбової літератури, 2013. - 592 с.
22. Методичні рекомендації до лабораторних робіт з навчальної дисципліни «Економіко-математичне моделювання фінансових процесів» для

студентів спеціальності 8.03050801 «Фінанси і кредит» усіх форм навчання / укл. І. Б. Медведєва. – Харків : Вид. ХНЕУ, 2013. – 116 с.

23. Методичні рекомендації до практичних та лабораторних занять з навчальної дисципліни «Основи наукових досліджен» для студентів напряму підготовки 6.030508 «Фінанси і кредит» усіх форм навчання / уклад. І. Б. Медведєва. – Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. – 96 с.

24. Методология функционального проектирования IDEF0 / В. В. Бахтизин, Л. А. Глухова– Минск: БГУИР, 2003. – 24 с.

25. Мильников В.Б. Уникнення фінансових ризиків страхової організації. / В.Б. Мильников // Страховий вісник. - №5 .- 2005. – С.71-73

26. Мицик Б.І. Основи менеджменту: навч. посіб. / Б.І. Мицик, В.В. Яцура. – Львів : Літопис, 2000. – 157 с.

27. Никулина Н. Н. Сущность, классификация и способы моделирования бизнес-процессов страховых организаций / Н. Н. Никулина. – 2015. [Электронный ресурс]. – Режим доступа : [http://afdanalyse.ru/news/sushhnost\\_klassifikacija\\_i\\_sposoby\\_modelirovanija\\_biznes\\_processov\\_strakhovykh\\_organizacij/2015-02-16-308](http://afdanalyse.ru/news/sushhnost_klassifikacija_i_sposoby_modelirovanija_biznes_processov_strakhovykh_organizacij/2015-02-16-308).

28. Ойхман Е. Г. Реінжинірінг бизнеса: реінжинірінг организации и информационные технологии / Е. Г. Ойхман, Э. М. Попов. – Москва: Финансы и статистика, 1997. – 345 с.

29. Организация страхового дела : учебник и практикум для СПО / под ред. И. П. Хоминич, Е. В. Дик. – Москва : Юрайт, 2016. – 230 с.

30. Организация страхового дела: учебник [для среднего профессионального образования] / И. П. Хоминич [и др.]; под ред. И. П. Хоминич, Е. В. Дик. - Москва: Юрайт, 2019. - 230 с.

31. Офіційний сайт АТ «СК «Мега-гарант». – Режим доступу : <https://megagarant.com>

32. Офіційний сайт М(т)СБУ [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.mtsbu.ua/ua/>.

33. Офіційний сайт ПрАТ «УАСК АСКА» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://aska.ua/ru/index>
34. Офіційний сайт ПрАТ СК «АХА Страхування» [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <https://arx.com.ua/ru>
35. Офіційний сайт ПрАТ СК «Провідна» [Електронний ресурс]. - Режим доступу <https://www.providna.ua>
36. Павлов В.І. Страховий менеджмент: конспект лекцій. / В.І. Павлов, К.В. Павлов, І.В. Свердлюк. - Рівне: НУВГП, 2014 - 102с.
37. Павлов В. І. Страховий менеджмент : конспект лекцій. / В. І. Павлов, К. В. Павлов, І. В. Свердлюк. – Рівне: НУВГП, 2014 – 102с.
38. Пікус Р. Інноваційний розвиток страхової діяльності як основа підвищення його ефективності/ Р. Пікус, В. Заколюдажний // Вісн. Київського нац. ун-ту імені Тараса Шевченка. Економіка. – 2015. – №3. – С. 72-80.
39. Полчанов А. Ю. Теоретичні основи страхового менеджменту ризику [Електронний ресурс] / А. Ю. Полчанов // Вісник Житомирського державного технологічного університету. Серія : Економічні науки. – 2014. – № 2. – С. 282-287. – Режим доступу: [http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vzhdtu\\_econ\\_2014\\_2\\_44.pdf](http://nbuv.gov.ua/j-pdf/Vzhdtu_econ_2014_2_44.pdf)
40. Приказюк Н.В. Вектори розвитку автотранспортного страхування в Україні : підручник. / Н.В. Приказюк. – Київ : Вісник Київського національного університету імені Тараса Шевченка, 2015. - 37-47с.
41. Про затвердження Характеристики та класифікаційних ознак видів добровільного страхування : Розпорядження Державної комісії з регулювання ринку фінансових послуг України від № 565 09.07.2010 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1119-10>
42. Про страхування: Закон України від 07.03.1996р. № 312-XIV (зі змінами та доповненнями) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://zakon.rada.gov.ua>
43. Рекомендації щодо аналізу діяльності страховиків : розпорядження № 3755 від 17.03.2005 [Електронний ресурс]. – Режим



доступу : [http://expertrating.com/data/upload/PIratings/rk\\_gosfinuslug\\_37-55\\_strah.pdf](http://expertrating.com/data/upload/PIratings/rk_gosfinuslug_37-55_strah.pdf).

44. Робсон М. Практическое руководство по реинжинирингу бизнес-процессов / М. Робсон , Ф. Уллах. – Москва : ЮНИТИ, 1997.

45. Рябенко Г.М. Страхування : навч. посіб / Г.М. Рябенко, Н.М. Сіренко, А.С. Кравченко. – Москва. : МНАУ, 2014. –426 с.

46. Селезньова К.В. Обґрунтування факторів впливу на розвиток експортного потенціалу машинобудівного підприємства / К.В.Селезньова // Вісник НТУ «ХПІ». – 2013. – №45(1018). – С.102–115.

47. Статистика страхового ринку України [Електронний ресурс].– Режим доступу : [www.forinsurer.com/stat](http://www.forinsurer.com/stat).

48. Стратегічне маркетингове планування в страхових компаніях : монографія ./ І.Л. Литовченко, О.В. Рулінська, Л.В. Новошинська, В.Г. Баранова. - Одеса : ИНВАЦ, 2014. - 280 с.

49. Стратегічне маркетингове планування в страхових компаніях : [монографія] / І. Л. Литовченко, О.В. Рулінська, Л.В. Новошинська, В. Г. Баранова. – Одеса : ИНВАЦ, 2014. – 280 с.

50. Страховий менеджмент : підручник / [Електронне видання] / уклад. О. В. Корват. - Харків : ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2016. – 51 с.

51. Страховий менеджмент : підручник / С. С. Осадець, О. В. Мурашко, В. М. Фурман та ін.; за ред. С. С. Осадця. – Київ : КНЕУ, 2011. – 333 с.

52. Технології комп'ютерного проектування: лабораторний практикум [всіх форм навчання] / уклад. О.М.Беседовський, С. В. Мінухін, О. Б. Плоха. – Харків: ХНЕУ ім. С. Кузнеця, 2015. –145 с.

53. Ткаченко Н. В. Аналіз сучасного ринку добровільного страхування автотранспортних засобів в Україні [Електронний ресурс] / Н. В. Ткаченко, С. О. Криниця // Фінансовий простір. - 2013. - № 4(12).- С. 170-175. – Режим доступу: <https://fp.cibs.ubs.edu.ua/files/1304/13tnvasr.pdf>

54. Фінансовий аналіз : навч. посіб. / І. О. Школьник, І. М. Боярко, О. В. Дейнека та ін. – Київ : Центр учбової літератури, 2016. –368 с.

55. Фішер Р. Нові методи торгівлі по Фібоначчі. Інструменти і стратегії біржового успіху: підручник / Р.Фішер. – Москва : ІК Аналітика, 2002. –384с.
56. Фішер Р. Нові методи торгівлі по Фібоначчі. Інструменти і стратегії біржового успіху: підручник. – Москва: ІК Аналітика, 2002.–384с.
57. Шахова В. В. Страхование: учебник. / В.В. Шахов. – Москва: Анкил, 2002, - 480 с.
58. Шершньова З.Є. Стратегічне управління : підручник / Шершньова З.Є. – 2-е вид., перероб. і доп. – Київ : КНЕУ, 2004. – 699 с.
59. Шинкаренко И. Э. Разработка страховых продуктов [Электронный ресурс]. / И. Э. Шинкаренко. – Режим доступа : [http://www.reglament.net/ins/prod/2009\\_4\\_article.htm](http://www.reglament.net/ins/prod/2009_4_article.htm).
60. Шірінян Л. В. Страховий менеджмент : конспект лекцій / Л. В. Шірінян. – Київ : НУХТ, 2014. – 143 с.
61. Яворська Т.В. Страхові послуги : навч.посіб. / Т.В. Яворська – Київ. 2008. – 350с.
62. Global status report on road safety 2015 [Electronic resource] // World Health Organization. – Available at: \www/URL: [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2015/en](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2015/en)
63. Kenneth Cannar. Motor Insurance: Theory&Practice / Kenneth Cannar. – London: Witherby & Co, 2005.– 440 p.
64. Skyba M.V. How to supply the leadership in the word market of insurance service: the experience of strategic management of the foreign companies / Східна Європа. – 2018. – № 1. – С. 240-244.

ДОДАТКИ

## Баланс АТ «СК «Мега-Гарант» за 2016-2018 рр.

Стаття активу	Рядок форми №1	Обсяг за роками, тис. грн		
		2016	2017	2018
<b>I. Необоротні активи</b>				
Нематеріальні активи:	1000	49	30	403
первісна вартість	1001	324	324	813
накопичена амортизація	1002	275	294	410
Основні засоби:	1010	949	695	570
первісна вартість	1011	1585	1494	1556
знос	1012	636	799	987
Інвестиційна нерухомість:	1015	0	0	0
Довгострокові фінансові інвестиції:	1030	0	0	0
які обліковуються за методом участі в капіталі інших підприємств				
інші фінансові інвестиції				
Довгострокова дебіторська заборгованість	1040	11	11	11
Відстрочені податкові активи	1045	0	0	0
Гудвіл	1050	0	0	0
Відстрочені аквізиційні витрати	1060	2787	4646	8322
Залишок коштів у централізованих страхових резервних фондах	1065	5128	11310	27286
Інші необоротні активи	1090	0	0	0
Усього за розділом I	1095	41282	63205	38929
<b>II. Оборотні активи</b>				
Запаси	1100	73	371	101
Виробничі запаси	1101	73	371	101
Депозити перестраховання	1115	0	0	0
Векселі одержані	1120	0	0	0
Дебіторська заборгованість	Σ р.	2382	9342	14738
Інша поточна дебіторська заборгованість	1155	53040	145941	156326
Поточні фінансові інвестиції	1160	139927	24231	33342
Гроші та їх еквіваленти	1165	14747	68031	96626
Готівка	1166	0	0	0
Рахунки в банках	1167	14747	68031	96626
Витрати майбутніх періодів	1170	6	8	12
Частка перестраховика у страхових резервах	1180	74	327	1352
у тому числі в:	1181	0	0	0
резервах довгострокових зобов'язань				
резервах збитків або резервах належних виплат				
резервах незароблених премій				
інших страхових резервах	1184	0	0	0
Інші оборотні активи	1190	0	0	0
Усього за розділом II	1195	209508	247166	302497
III. Необоротні активи, утримувані для продажу, та групи вибуття	1200	0	0	0
Баланс	1300	250790	310371	341426

## Продовження додатку А

## Продовження табл.А.1

1	2	3	4	5
І. Власний капітал				
Зареєстрований (пайовий) капітал	1400	192135	191467	191467
Капітал у дооцінках	1405	-8715	-10600	-3004
Додатковий капітал	1410	4073	8634	0
Резервний капітал	1415	3535	3575	3575,2
Нерозподілений прибуток (непокритий збиток)	1420	17355	8792	15154
Неоплачений капітал	1425	( )	( )	0
Вилучений капітал	1430	( )	( )	0
Інші резерви	1435			646,3
Усього за розділом І	1495	208383	201868	207838
ІІ. Довгострокові зобов'язання і забезпечення				
Відстрочені податкові зобов'язання	1500	0	0	0
Пенсійні зобов'язання	1505	0	0	0
Довгострокові кредити банків	1510	0	0	0
Інші довгострокові зобов'язання	1515	0	0	0
Довгострокові забезпечення	1520	0	0	0
Довгострокові забезпечення витрат персоналу	1521	0	0	0
Цільове фінансування	1525	0	0	0
Благодійна допомога	1526	0	0	0
Страхові резерви, у тому числі:	1530	15186	24025	54888,7
резерв довгострокових зобов'язань; (на початок звітного періоду)	1531	0	0	0
резерв збитків або резерв належних виплат; (на початок звітного періоду)	1532	6196	5846	16044,4
резерв незароблених премій; (на початок звітного періоду)	1533	8990	18179	38844,3
інші страхові резерви; (на початок звітного періоду)	1534	0	0	0
Інвестиційні контракти;	1535	0	0	0
Призовий фонд	1540	0	0	0
Резерв на виплату джек-поту	1545	0	0	0
Усього за розділом ІІ	1595	15186	24025	54888,7
ІІІ. Поточні зобов'язання і забезпечення				
Короткострокові кредити банків	1600	26063	84027	76373
Векселі видані	1605	0	0	0
Поточна кредиторська заборгованість:	1610	830	255	2015
Поточні забезпечення	1660	165	151	270,2
Доходи майбутніх періодів	1665	0	0	0
Відстрочені комісійні доходи від перестраховиків	1670	0	0	0
Інші поточні зобов'язання	1690	163	45	432,1
Усього за розділом ІІІ	1695	27221	84478	78698,9
ІV. Зобов'язання, пов'язані з необоротними активами, утримуваними для продажу, та групами вибуття				
Баланс	1900	250790	310371	341426

## «Звіт про фінансові результати» АТ «СК «Мега-Гарант» за 2016-2018 роки

Стаття звіту про фінансові результати	Рядок форми №1	Обсяг за роками, тис. грн		
		2016	2017	2018
1	2	3	4	5
Чистий дохід від реалізації продукції (товарів, робіт, послуг)	2000		0	0
Чисті зароблені страхові премії	2010	20019	34519	61039
Премії підписані, валова сума	2011	24019	44117	84877
Премії, передані у перестраховання	2012	212	668	4198
Зміна резерву незароблених премій, валова сума	2013	3788	9189	20665
Зміна частки перестраховиків у резерві незароблених премій	2014	0	259	1025
Собівартість реалізованої продукції (товарів, робіт, послуг)	2050	-205	-556	-2375
Чисті страхові виплати	2070	7906	5785	12938
Валовий: прибуток	2090	11908	28178	45726
Валовий: збиток	2095			( )
Дохід (витрати) від зміни у резервах довгострокових зобов'язань	2105	0		-
Дохід (витрати) від зміни інших страхових резервів	2110	-3818	343	-10198
Зміна інших страхових резервів, валова сума	2111	-3818	350	-10198
Зміна частки перестраховиків в інших страхових резервах	2112	0	-7	-
Інші операційні доходи	2120	3226	4111	6038
Адміністративні витрати	2130	-4458	8800	-9188
Витрати на збут	2150	-5483	8735	-20244
Інші операційні витрати	2180	-1196	-96717	-3047
Фінансовий результат від операційної діяльності: прибуток	2190	179		9087
Фінансовий результат від операційної діяльності: збиток	2195		-81620	
Дохід від участі в капіталі	2200			0
Інші фінансові доходи	2220	5396	6060	4527
Інші доходи	2240	2934	78048	-
Фінансові витрати	2250	-3539	-5788	-12181
Інші витрати	2270	-3090		-513
Фінансовий результат до оподаткування: прибуток	2290	1880		920
Фінансовий результат до оподаткування: збиток	2295		3300	
Витрати (дохід) з податку на прибуток	2300	-1074	-1330	-2546
Прибуток (збиток) від припиненої діяльності після оподаткування	2305	0		0
Чистий фінансовий результат: прибуток	2350	806		
Чистий фінансовий результат: збиток	2355		-4630	-1626

## Результати розрахунку показників тестів раннього попередження

№	Показник	Оціночна шкала	Значення за роками		
			2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6
1	Показник дебіторської заборгованості, ПДЗ	1. $0 \leq \text{ПДЗ} < 50$	26,25	76,40	89,58
		2. $50 \leq \text{ПДЗ} < 75$			
		3. $75 \leq \text{ПДЗ} < 100$			
		4. $100 \leq \text{ПДЗ}$			
2	Показник ліквідності активів, ПЛА	1. $95 \leq \text{ПЛА}$	34,77	62,70	72,33
		2. $80 \leq \text{ПЛА} < 95$			
		3. $65 \leq \text{ПЛА} < 80$			
		4. $\text{ПЛА} < 65$			
3	Показник ризику страхування, ПРС	1. $\text{ПРС} \leq 100$	11,43	21,53	38,89
		2. $100 < \text{ПРС} \leq 200$			
		3. $200 < \text{ПРС} \leq 300$			
		4. $300 < \text{ПРС}$			
4	Зворотний показник платоспроможності (ЗПП)	1. $0 < \text{ЗПП} \leq 20$	21,56	21,01	52,31
		2. $20 < \text{ЗПП} \leq 50$			
		3. $50 < \text{ЗПП} \leq 75$			
		4. $75 < \text{ЗПП}, \text{ЗПП} \leq 0$			
5	Показник дохідності (ПД)	1. $50 < \text{ПД}$	0,39	-2,29	-0,78
		2. $25 < \text{ПД} \leq 50$			
		3. $0 \leq \text{ПД} \leq 25$			
		4. $\text{ПД} < 0$			
6	Показник обсягу страхування (андеррайтингу) (ПА)	1. $\text{ПА} \leq 50$	19,40	16,18	0,60
		2. $50 < \text{ПА} \leq 100$			
		3. $100 < \text{ПА} \leq 110$			
		4. $110 < \text{ПА}$			
7	Показник змін у капіталі (ПЗК, %)	1. $10 < \text{ПЗК}$	0,40	-3,12	2,77
		2. $5 < \text{ПЗК} \leq 10$			
		3. $0 < \text{ПЗК} \leq 5$			
		4. $\text{ПЗК} \leq 0$			
8	Показник змін у сумі чистих премій за всіма полісами (ПЗЧП, %)	1. $40 \leq \text{ПЗЧП}$	84,64	82,51	85,69
		2. $33 \leq \text{ПЗЧП} < 40$			
		3. $10 \leq \text{ПЗЧП} < 33$			
		4. $\text{ПЗЧП} < 10$			
9	Показник незалежності від перестраховання (ПНП)	1. $50 \leq \text{ПЗП}$	99,12	98,49	95,05
		2. $40 \leq \text{ПЗП} < 50$			
		3. $30 \leq \text{ПЗП} < 40$			
		4. $\text{ПЗП} < 30, 85 \leq \text{ПЗП}$			

## Продовження додатку Б

## Продовження табл.Б.1

1	2	3	4	5	6
10	Показник відношення чистих страхових резервів до капіталу (ПВРК)	1. $0 < \text{ПВРК} \leq 50$	7,25	11,74	25,81
		2. $50 < \text{ПВРК} \leq 75$			
		3. $75 < \text{ПВРК} \leq 100$			
		4. $100 < \text{ПВРК}$			
11	Показник доходності інвестицій (ПДІ)	1. $10 \leq \text{ПДІ}$	7,73	84,88	50,40
		2. $5 \leq \text{ПДІ} < 10$			
		3. $0 \leq \text{ПДІ} < 5$			
		4. $\text{ПДІ} < 0$			

Таблиця Б.2

## Загальна оцінка показників тестів раннього попередження

№	Показник	Оціночна шкала	Коефіцієнт	Значення за роками		
				2016	2017	2018
1	2	3	4	5	6	7
1	Показник дебіторської заборгованості, ПДЗ	1. $0 \leq \text{ПДЗ} < 50$	0,04	0,040	0,120	0,12
		2. $50 \leq \text{ПДЗ} < 75$				
		3. $75 \leq \text{ПДЗ} < 100$				
		4. $100 \leq \text{ПДЗ}$				
2	Показник ліквідності активів, ПЛА	1. $95 \leq \text{ПЛА}$	0,1	0,400	0,400	0,3
		2. $80 \leq \text{ПЛА} < 95$				
		3. $65 \leq \text{ПЛА} < 80$				
		4. $\text{ПЛА} < 65$				
3	Показник ризику страхування, ПРС	1. $\text{ПРС} \leq 100$	0,06	0,060	0,060	0,06
		2. $100 < \text{ПРС} \leq 200$				
		3. $200 < \text{ПРС} \leq 300$				
		4. $300 < \text{ПРС}$				
4	Зворотний показник платоспроможності (ЗПП)	1. $0 < \text{ЗПП} \leq 20$	0,18	0,360	0,360	0,54
		2. $20 < \text{ЗПП} \leq 50$				
		3. $50 < \text{ЗПП} \leq 75$				
		4. $75 < \text{ЗПП}, \text{ЗПП} \leq 0$				
5	Показник доходності (ПД)	1. $50 < \text{ПД}$	0,06	0,180	0,240	0,24
		2. $25 < \text{ПД} \leq 50$				
		3. $0 \leq \text{ПД} \leq 25$				
		4. $\text{ПД} < 0$				
6	Показник обсягу страхування (андеррайтингу) (ПА)	1. $\text{ПА} \leq 50$	0,06	0,060	0,060	0,06
		2. $50 < \text{ПА} \leq 100$				
		3. $100 < \text{ПА} \leq 110$				
		4. $110 < \text{ПА}$				



## Продовження додатку Б

## Продовження табл.Б.2

1	2	3	4	5	6	7
7	Показник змін у капіталі (ПЗК, %)	1. $10 < \text{ПЗК}$	0,06	0,180	0,240	0,18
		2. $5 < \text{ПЗК} \leq 10$				
		3. $0 < \text{ПЗК} \leq 5$				
		4. $\text{ПЗК} \leq 0$				
8	Показник змін у сумі чистих премій за всіма полісами (ПЗЧП, %)	1. $40 \leq \text{ПЗЧП}$	0,06	0,060	0,060	0,060
		2. $33 \leq \text{ПЗЧП} < 40$				
		3. $10 \leq \text{ПЗЧП} < 33$				
		4. $\text{ПЗЧП} < 10$				
9	Показник незалежності від перестраховування (ПНП)	1. $50 \leq \text{ПЗП}$	0,18	0,720	0,720	0,720
		2. $40 \leq \text{ПЗП} < 50$				
		3. $30 \leq \text{ПЗП} < 40$				
		4. $\text{ПЗП} < 30, 85 \leq \text{ПЗП}$				
10	Показник відношення чистих страхових резервів до капіталу (ПВРК)	1. $0 < \text{ПВРК} \leq 50$	0,16	0,160	0,160	0,16
		2. $50 < \text{ПВРК} \leq 75$				
		3. $75 < \text{ПВРК} \leq 100$				
		4. $100 < \text{ПВРК}$				
11	Показник доходності інвестицій (ПДІ)	1. $10 \leq \text{ПДІ}$	0,04	0,040	0,040	0,04
		2. $5 \leq \text{ПДІ} < 10$				
		3. $0 \leq \text{ПДІ} < 5$				
		4. $\text{ПДІ} < 0$				
12	Загальна оцінка		1	2,260	2,460	2,480

## Додаток В

## Таблиця В.1

Система первісних показників для оцінки положення АТ «СК «Мега-Гарант» на страховому ринку

Страхова компанія	K1	K2	K3	K4	K5	K6	K7	K8
АТ "Мега-Гарант"	12,5	2322	19,22	3054	20,36	25268	21,57	57063
ПрАТ «СК «UNIQA»	53,41	599029	53,40	740611	65,3	162469	58,90	181320
УСК «Княжа Вієна Іншуранс Груп»	55,62	108257	60,78	132856	59,43	188620	58,07	207364
ПрАТ СК «PZU»	51,36	279452	58,05	338358	63,59	171777	62,38	203809
ПрАТ «Український страховий стандарт»	29,45	18684	29,12	19193	36,78	23018	33,50	26877
ПАТ СК «Провідна»	77,44	97404	72,22	93902	58,82	268019	80,02	185091
ПАТ СК «Українська страхова група»	53,28	487216	56,01	535465	56,35	59921	56,96	70089
АТ «Просто-страхування»	51,01	74128	52,68	79516	47,31	68982	44,12	86742
ПрАТ СК «Перша»	53,36	26578	45,16	44215	43,76	47294	59,08	73693
ПрАТ СК «Міжнародна страхова компанія»	52,38	4025	39,25	2986	47,68	17574	37,94	25913
ПрАТ СК «Еталон»	11,60	28261	23,60	2891	39,69	38633	50,70	60683
ПрАТ СК «Глобус»	40,84	10942	34,13	95632	64,08	76525	69,91	51827
ПрАТ СК "Граве Україна"	54,70	40212	67,66	52100	75,37	10491	68,30	16114
ПрАТ СК "Альфа Страхування"	51,75	67137	48,66	81381	86,16	20820	70,19	21775

Додаток Г

Таблиця Г.1

Страхові платежі за добровільним страхуванням наземних транспортних засобів та обов'язковим страхуванням цивільно-правової відповідальності за 2016-2018 рр.

№	Страхові компанії	2018 рік		2017 рік		2016 рік	
		Страхові платежі КАСКО	Страхові платежі ОСЦПВ	Страхові платежі КАСКО	Страхові платежі ОСЦПВ	Страхові платежі КАСКО	Страхові платежі ОСЦПВ
1	2	3	4	5	6	7	8
1	PZU Україна	338 357,60	203 808,60	279 451,60	171 777,00	218 414,10	127 371,10
2	UPSK	54 451,20	289 915,30	46 032,60	189 581,10	44 130,50	184 583,40
3	Альфа Страхування	81 380,60	21 775,40	67 137,20	20 820,30	63 119,10	27 492,20
4	Альфа-Гарант	36 304,30	124 223,70	9 421,40	86 688,00	7 043,70	99 385,70
5	Арсенал Страхування	638 673,00	147 248,00	451 428,00	117 985,00	340 728,60	86 472,70
6	АСКА	61 853,00	97 861,00	52 952,00	28 673,00	39 258,00	18 276,00
7	АХА Страхування	1 130 992,00	140 405,00	1 006 865	143 186,00	858 086,00	139 133,00
8	Брокбізнес	68 101,40	82 480,10	57 503,60	50 908,40	47 990,80	30 283,60
9	ВУСО	183 573,30	159 443,00	119 263,20	120 277,20	77 947,40	103 125,30
10	Глобус	11 255,50	51 827,20	10 942,40	76 524,70	6 277,20	84 917,90
11	Граве Україна	52 099,70	16 113,80	40 212,00	10 490,90	33 107,10	8 528,70
12	Інго Україна	385 023,60	82 413,90	328 442,10	59 664,60	301 420,60	48 919,00
13	Княжі	132 856,40	207 363,50	108 256,90	188 620,10	92 312,00	4 724,70
14	Колоннейд Україна	73 992,80	4 297,30	86 753,70	4 929,70	85 867,10	159 648,40
15	Мега-Гарант	3 054,20	56 988,30	2 322,40	25 268,10	2525,5	9 600,40
16	ОРАНТА	35 941,80	477 678,20	29 331,90	339 864,10	24 124,50	282 000,30

Продовження додатку Г

Продовження табл.Г.1

1	2	3	4	5	6	7	8
17	Перша	44 214,60	73 692,50	26 578,00	47 294,00	20 189,00	24 595,00
18	Провідна	93 902,20	185 090,90	97 403,80	268 018,60	103 513,10	264 084,90
19	Просто-страхування	79 515,90	86 742,20	74 128,20	68 982,00	64 617,10	63 367,00
20	Саламандра Україна	21 463,10	22 486,20	19 980,00	17 616,80	21 106,00	15 456,50
21	ТАС СГ	255 030,10	481 152,10	168 677,70	290 335,70	114 053,90	207 786,80
22	Українська страхова група	535 465,40	70 088,70	487 215,90	59 921,30	449 053,10	56 454,30
23	Український страховий стандарт	19 193,10	26 877,00	18 683,50	23 018,00	16 925,40	22 372,70
24	Універсальна	299 573,40	65 751,50	207 197,90	66 598,70	160 057,20	64 852,10
25	Уніка	740 611,00	181 320,00	599 028,80	162 468,60	486 221,20	166 946,40
26	Експрес страхування	234 510,40	16 632,50	166 398,00	12 500,80	92 645,80	9 944,10
27	Еталон	2 890,60	60 683,30	28 261,40	38 632,90	7 400,00	22 244,30
28	Юнівес	17 854,40	39 524,70	12 998,70	102 283,40	9 158,10	109 669,00

**АПРОБАЦІЯ**