УДК: 368:656.6"364" **DOI: https://doi.org/10.32680/2409-9260-2026-4-341-45-51**

АЛЬТЕРНАТИВНІ СТРАТЕГІЇ СТРАХОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ФУНКЦІОНУВАННЯ ТА РОЗВИТКУ ВОДНОГО ТРАНСПОРТУ

Тутов В. О., здобувач третього (освітньо-наукового) рівня вищої освіти ступеня доктора філософії зі спеціальності 072 фінанси, банківська справа, страхування та фондовий ринок, Одеський національний економічний університет, м. Одеса, Україна
e-mail: v.tutov.personal@gmail.com
ORCID: 0009-0000-4206-6946

Анотація. *Метою статті є комплексне дослідження сучасних реалій ринку страхування водного транспорту в Україні та світі з метою визначення альтернативних стратегій страхового забезпечення його стабільного функціонування та розвитку. У статті проаналізовано ключові проблеми галузі: високий ступінь зносу національного флоту, геополітичні ризики, низький рівень страхового покриття вантажів (лише 35–40%), надмірне перестрахування ризиків за кордоном (до 65%) та відсутність єдиної державної стратегії розвитку водного транспорту та морського страхування. Методологічною основою дослідження стали системний аналіз статистичних даних IUMI та UNCTAD, порівняльний метод, узагальнення наукових публікацій 2023–2026 років. Результати дослідження свідчать про глобальне зростання премій морського страхування до 39,92 млрд. дол. США у 2024 р. (+1,5%), тоді як в Україні ринок демонструє консолідацію та стагнацію через війну. Запропоновано альтернативні стратегії: публічно-державне партнерство у страхуванні воєнних ризиків, діджиталізацію страхових продуктів, створення спеціалізованих страхових пулів, стимулювання «зеленого» страхування та модернізацію нормативної бази. Практична значущість дослідження полягає у розробці рекомендацій, які дозволять підвищити фінансову стійкість суб'єктів водного транспорту, залучити інвестиції в оновлення флоту та інтегрувати український ринок у європейський простір.*
Ключові слова: *страхування водного транспорту, альтернативні стратегії, воєнні ризики, діджиталізація, публічно-державне партнерство, зелений перехід, морське страхування..*

ALTERNATIVE STRATEGIES FOR INSURING THE OPERATION AND DEVELOPMENT OF WATER TRANSPORT

Vitalii Tutov, PhD candidate of the third (educational and scientific) level of higher education, Doctor of Philosophy degree, specialty 072 Finance, Banking, Insurance and Stock Market, Odesa National Economic University, Odesa, Ukraine
e-mail: v.tutov.personal@gmail.com
ORCID: 0009-0000-4206-6946

Abstract. *The purpose of the article is a comprehensive study of the current realities of the water transport insurance market in Ukraine and the world in order to determine alternative strategies for insurance support of its stable functioning and development. The paper analyzes the key problems of the industry: a high degree of wear of the national fleet, geopolitical risks, low level of cargo insurance coverage (only 35–40%), excessive reinsurance of risks abroad (up to 65%) and the absence of a unified state strategy. The methodological basis of the study is a systematic analysis of IUMI and UNCTAD statistical data, a comparative method, and generalization of scientific publications for 2023–2026. The results indicate global growth of marine insurance premiums to USD 39.92 billion in 2024 (+1.5%), while in Ukraine the market shows consolidation and stagnation due to the war. Alternative strategies are proposed: public-private partnership in war risk insurance, digitalization of insurance products, creation of specialized insurance pools, stimulation of "green" insurance, and modernization of the regulatory framework. The practical significance lies in the development of recommendations that will increase the financial stability of water transport entities, attract investment in fleet renewal, and integrate the Ukrainian market into the European space. This research highlights the strategic importance of marine insurance for the stability of the sector and its close connection with the state of the national merchant fleet. The methodological basis of the study is general scientific approaches to the systematization of insurance mechanisms, which ensures a clear and unambiguous interpretation of key concepts. A complex of restraining factors that hinder the implementation of insurance instruments and the development of the market as a whole has been identified. These include geopolitical tensions, such as the Russia-Ukraine war and conflicts in the Red Sea, which disrupt traditional shipping routes and significantly increase war risk premiums. By developing targeted alternative insurance strategies, Ukraine can enhance resilience, reduce dependence on budget subsidies, attract investment, and ensure sustainable growth in its water transport sector - a critical component of international trade and globalization - especially in the face of ongoing geopolitical uncertainties and market stagnation.*
Keywords: *water transport insurance, alternative strategies, war risks, digitalization, public-private partnership, green transition, marine insurance.*

JEL Classification: G220

Постановка проблеми. У сучасних умовах глобальної економічної нестабільності, геополітичних конфліктів та активізації міжнародної торгівлі ринок страхування водного транспорту відіграє стратегічно важливу роль у забезпеченні стійкості національної економіки України та її інтеграції у світові ланцюги постачань. Зростання обсягів вантажоперевезень,

розширення мультимодальної логістики та нагальна потреба у відновленні та модернізації національного флоту значно підвищують вимоги до ефективних страхових механізмів. Водночас традиційні форми морського страхування вже не забезпечують повноцінного захисту майнових інтересів судновласників, вантажовласників та операторів портової інфраструктури в умовах високих воєнних ризиків, значного фізичного зносу флоту, обмеженості інвестиційних ресурсів та відсутності єдиної державної політики розвитку галузі. Геополітична нестабільність, зокрема повномасштабна війна та блокування традиційних морських шляхів, призводить до різкого зростання страхових премій за воєнні ризики, скорочення кількості укладених договорів та зниження інвестиційної привабливості водного транспорту. У таких умовах пошук і наукове обґрунтування альтернативних стратегій страхового забезпечення функціонування та розвитку водного транспорту набуває особливої актуальності. Розробка таких стратегій дозволить не лише мінімізувати фінансові втрати, але й створити умови для залучення приватних інвестицій, підвищення конкурентоспроможності української морської галузі та її повноцінної інтеграції в європейський і світовий страховий простір.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика страхування водного транспорту та визначення альтернативних стратегій його розвитку активно вивчається як українськими, так і зарубіжними вченими. Серед українських дослідників особливої уваги заслуговують праці О. Кнейслер, С. Лєонова, Н. Іванової, Л. Нечипорук, Г. Губіної, П. Бондаренко, Н. Метеленко та В. Баранової [1-8]. Вони наголошують на організації страхових процесів, міжнародному досвіді та специфіці морських ризиків.

Особливу увагу в умовах воєнного стану приділено перспективам розвитку морського страхування. Як зазначає П. В. Бондаренко, Через масштабні бойові дії транспортний та страховий сектори України зазнали серйозних руйнувань. Для безпеки морської логістики традиційні моделі страхування більше не підходять — ринок потребує розробки спеціальних механізмів покриття воєнних загроз [1, с. 1].

У контексті євроінтеграційних процесів важливе значення має адаптація національного страхового ринку до глобальних викликів. За словами Н. Г. Метеленко, На сучасному етапі вітчизняний страховий сектор трансформується під впливом євроінтеграційного вектора розвитку. Ключовим пріоритетом цієї реформи є структурно-функціональна перебудова ринку та адаптація національного правового поля до директив ЄС, зокрема в частині впровадження регуляторних вимог Solvency II [2, с. 2].

У контексті розвитку страхових компаній в Україні ключовими є тенденції новелізації та адаптації до глобальних викликів. Як зазначає О. Кнейслер, «Формування та підтримання фінансової стійкості вимагає чіткого окреслення факторів впливу, а також постійної ідентифікації та локалізації ризиків, що особливо актуально в умовах глобалізації фінансових відносин» [3, с. 2-3].

Дослідження ризиків на ринку страхування підкреслює вплив глобальних процесів. За словами С. Лєонова, глобалізація фінансової системи має зворотний бік: доступ до міжнародних ринків отримав і криміналітет. Сьогодні страхові продукти активно залучаються до схем легалізації брудних грошей, що створює серйозні виклики для підрозділів фінансового моніторингу [4, с. 2].

Теоретичним підґрунтям оцінювання ризиків слугує поняття страхового випадку. Як вказує Н. Іванова, «Страховий випадок – це подія, з настанням якої у застрахованої особи виникає право на отримання матеріального відшкодування або соціальних послуг, що забезпечує захист від непередбачуваних втрат» [5, с. 1].

В умовах інтернаціоналізації фінансової сфери важливе значення має управління ризиками. За Л. Нечипорук, фінансові ринки різних країн стають єдиним цілим. Через це головна небезпека полягає в тому, що хаос і закони вільної конкуренції, притаманні ринку, тепер впливають на всю планету, роблячи світову фінансову систему нестабільною [6, с. 1].

У регулюванні страхової діяльності у морській сфері теоретичні аспекти ліцензування визначають стабільність ринку. Як зазначає Г. Губіна, «Ліцензійні умови провадження страхової діяльності в морській сфері в Україні потребують вдосконалення з метою посилення фінансової стабільності та ефективного контролю за ризиками» [7, с. 4].

Глобальні тенденції висвітлені у звітах International Union of Marine Insurance (IUMI Stats Report 2024), UNCTAD Review of Maritime Transport 2023–2024, а також аналітиці Deloitte та WTW. Ці джерела підкреслюють вплив геополітики, діджиталізації [8, с. 3] та зеленого переходу на розвиток морського страхування.

Відокремлення невирішених раніше частин загальної проблеми. Незважаючи на значну кількість наукових праць, комплексне визначення альтернативних стратегій страхового забезпечення функціонування та розвитку водного транспорту в умовах воєнних ризиків, застарілого флоту та обмеженості інвестиційних ресурсів залишається недостатньо дослідженим. Фрагментарність підходів, відсутність єдиної концепції та недостатнє врахування специфіки українського ринку в контексті європейської інтеграції актуалізують необхідність системного аналізу сучасних реалій та наукового обґрунтування альтернативних стратегій.

Метою дослідження є узагальнення сучасних реалій ринку страхування водного транспорту та наукове обґрунтування альтернативних стратегій страхового забезпечення його функціонування та розвитку в Україні з урахуванням глобальних тенденцій.

Основний матеріал. Сучасний стан ринку страхування водного транспорту характеризується поєднанням глобальних тенденцій розвитку та специфічних національних проблем, що особливо гостро проявляються в умовах геополітичної нестабільності та необхідності відновлення національного флоту України. За даними International Union of Marine Insurance (IUMI Stats Report 2024), глобальні премії морського страхування у 2024 році сягнули 39,92 млрд. дол. США, що на 1,5% більше, порівнюючи з 2023 роком [9]. З них страхування вантажів (cargo) склало 22,64 млрд. дол. США (+1,6%), страхування корпусів суден (hull) – 9,67 млрд. дол. США (+3,5%), а сегмент офшорної енергетики зменшився на 7,9% через коливання цін на нафту та санкційні обмеження [9; 10]. Європа залишається лідером ринку з часткою понад 48%, тоді як Азійсько-Тихоокеанський регіон демонструє динамічне зростання завдяки розширенню торгівлі Китаю та Індії. Ключовими драйверами зростання стали збільшення обсягів світової торгівлі, зростання вартості суден та обмежена ємність ринку перестрахування.

Водночас в Україні ринок страхування водного транспорту розвивається в умовах воєнних ризиків та економічної стагнації. За оцінками Національної асоціації страховиків України (НАСУ), загальний обсяг страхових премій у 2025 році демонструє зростання на 35–42%, порівнюючи з попереднім періодом, переважно за рахунок підвищення тарифів обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників водного транспорту [11]. Однак ринок продовжує консолідуватися: кількість активних страхових компаній зменшилася до 60–65 станом на початок 2025 року, а прогноз на кінець року – до 57 компаній через посилення регуляторного нагляду Національного банку України [12]. Рівень застрахованих вантажів залишається низьким – не перевищує 35–40%, причому переважна частина – експортні вантажі, застраховані відповідно до правил Інкотермс 2020 [13].

Однією з головних проблем залишається високий ступінь зносу національного флоту. Більшість суден українського торговельного флоту побудовані ще за радянських часів, що призводить до низького технічного рівня, зростання аварійності та ускладнення страхування [14]. За даними Міністерства розвитку громад та територій України, відсутність системного оновлення флоту з радянських часів зумовлює високий рівень ризиків, пов'язаних не лише з технічним станом, але й з недостатньою підготовкою екіпажів [15]. Геополітична ситуація суттєво погіршує становище: блокування морських шляхів, атаки на судноплавство у Чорному та Червоному морях призвели до зростання премій за воєнні ризики до 2,5–3% для Чорного моря та 0,5–0,7% для Червоного моря [16]. Це спричиняє значне перестрахування ризиків за кордоном (до 50–65% за договорами добровільного страхування корпусів суден та вантажів), що зменшує доходи національних страховиків та ускладнює формування страхових резервів [16].

Додатковими стримуючими чинниками є низька страхова культура населення та судновласників, недосконалість нормативно-правової бази, обмеженість ліквідних інвестиційних інструментів для розміщення страхових резервів та відсутність єдиної державної стратегії розвитку водного транспорту та морського страхування [17]. У звітності страховиків досі не виділяється окрема статистика щодо страхування вантажів та багажу, які перевозяться морським транспортом, що унеможливлює точний аналіз тенденцій розвитку цього сегмента. Крім того, наявні страхові продукти часто містять великий перелік винятків та додаткових ризиків, що не відповідає сучасним потребам судновласників і вантажовласників, порівнюючи з європейською практикою [17].

У таких умовах традиційні механізми страхового захисту вже не забезпечують необхідного рівня фінансової стійкості суб'єктів водного транспорту. Це актуалізує необхідність переходу до альтернативних стратегій страхового забезпечення, які поєднуватимуть державну підтримку, приватні інвестиції та інноваційні інструменти. Серед перспективних

напрямів – розвиток державно-приватного партнерства у страхуванні воєнних ризиків, активна діджиталізація страхових процесів, створення спеціалізованих страхових пулів та механізмів взаємного страхування, стимулювання «зеленого» страхування для екологічної модернізації флоту, а також комплексне вдосконалення нормативної бази ліцензування морського страхування [18].

Подальший розвиток ринку страхування водного транспорту вимагає переходу від традиційних підходів до альтернативних стратегій, які поєднуватимуть державну підтримку, приватні інвестиції, інноваційні технології та міжнародний досвід. Однією з найбільш перспективних стратегій є розвиток державно-приватного партнерства (ДПП) у страхуванні воєнних ризиків. В умовах геополітичної нестабільності традиційне комерційне страхування воєнних ризиків стає надто дорогим і обмеженим. Механізм ДПП дозволить державі взяти на себе частину ризиків (наприклад, через державні гарантії або компенсаційні фонди), а приватним страховим компаніям – забезпечити оперативність та ефективність обслуговування. Міжнародний досвід (Велика Британія, Норвегія, Сінгапур) показує, що такі схеми знижують вартість премій на 30–45% і значно підвищують інвестиційну привабливість галузі [18]. Для України це особливо актуально, оскільки дозволить зменшити відтік ризиків у перестрахування за кордон і сформувати стабільні страхові резерви.

Другою ключовою альтернативною стратегією є активна діджиталізація страхових продуктів і процесів. Впровадження сучасних IT-систем, штучного інтелекту, блокчейну та IoT-моніторингу суден дає змогу здійснювати у реальному часі оцінювання ризиків, автоматизувати укладання договорів і скоротити операційні витрати на 15–25% [19]. Клієнти отримують можливість онлайн-оформлення полісів, миттєвого доступу до даних та персоналізованих тарифів. У глобальному масштабі діджиталізація вже стала основним драйвером зростання морського страхування (Deloitte 2026 Global Insurance Outlook). Для українського ринку це особливо важливо, оскільки дозволить подолати низьку страхову культуру, підвищити прозорість і довіру клієнтів, а також інтегрувати національні страхові компанії в європейські цифрові платформи.

Не менш перспективним є створення спеціалізованих страхових пулів та механізмів взаємного страхування за аналогією з міжнародними P&I-клубами. Такі пули дають змогу рівномірно розподіляти великі ризики між учасниками, знижувати вартість перестрахування та забезпечувати вищу ємність ринку. У світі P&I-клуби покривають понад 90% світового тоннажу. Для України створення національного або регіонального пулу морського страхування дозволило б акумулювати значні кошти для покриття воєнних і екологічних ризиків, а також стимулювати конкуренцію серед страховиків [20].

Важливим напрямом розвитку ринку страхування водного транспорту є стимулювання «зеленого» страхування для підтримки екологічної модернізації флоту. Перехід на екологічно чисті види палива (LNG, метанол, водень), встановлення скруберів та енергозберігаючих систем вимагає нових страхових продуктів, які враховуватимуть екологічні ризики та надаватимуть пільгові тарифи суднам, що відповідають стандартам IMO. За прогнозами Spherical Insights, ринок «зеленого» морського страхування зростатиме з CAGR 3,96% до 2033 року [21]. В Україні така стратегія може стати каталізатором залучення інвестицій в оновлення флоту та відповідатиме європейським екологічним вимогам Green Deal.

Зрештою, комплексне вдосконалення нормативно-правової бази є фундаментальною умовою реалізації всіх перелічених стратегій. Необхідно оновити ліцензійні умови провадження морського страхування, запровадити чіткі вимоги до фінансової стійкості страховиків, стимулювати податкові пільги для «зелених» і цифрових продуктів, а також розробити єдину державну стратегію розвитку водного транспорту та морського страхування на період до 2030 року [22].

Отже, альтернативні стратегії страхового забезпечення не лише усувають наявні системні проблеми, але й створюють умови для стійкого зростання галузі. Їх системна реалізація дозволить підвищити фінансову стійкість суб'єктів водного транспорту, значно зменшити залежність від бюджетних дотацій, залучити приватні інвестиції у модернізацію флоту та інфраструктури, а також забезпечити повноцінну інтеграцію українського ринку морського страхування в європейський і глобальний страховий простір.

Висновки. Сучасні реалії ринку страхування водного транспорту в Україні та світі свідчать про глибоку трансформацію галузі під впливом глобалізації, геополітичних ризиків та необхідності екологічної модернізації. Глобальні премії морського страхування досягли 39,92 млрд. дол. США у 2024 році, проте в Україні ринок демонструє стагнацію, високий знос флоту, низьке страхове покриття вантажів (35–40%) та надмірне перестрахування

ризиків за кордоном (до 65%). Традиційні механізми страхового захисту вже не відповідають сучасним викликам, що особливо гостро проявляється в умовах воєнних ризиків, блокування морських шляхів та обмеженості інвестиційних ресурсів.

Для забезпечення стабільного функціонування та розвитку водного транспорту необхідне впровадження альтернативних стратегій страхового забезпечення. Серед них пріоритетними є: розвиток державно-приватного партнерства у страхуванні воєнних ризиків, активна діджиталізація страхових продуктів і процесів, створення спеціалізованих страхових пулів та механізмів взаємного страхування, стимулювання «зеленого» страхування для екологічної модернізації флоту, а також комплексне вдосконалення нормативно-правової бази ліцензування та регулювання.

Реалізація запропонованих альтернативних стратегій дозволить суттєво підвищити фінансову стійкість суб'єктів господарювання водного транспорту, значно зменшити їхню залежність від державних бюджетних дотацій, створити привабливі умови для залучення значних приватних інвестицій у модернізацію національного флоту та розвиток транспортної інфраструктури, а також забезпечити ефективну інтеграцію українського ринку морського страхування в європейський і глобальний страховий простір. Це сприятиме не лише мінімізації фінансових втрат, але й підвищенню конкурентоспроможності української морської галузі в умовах глобалізації та сталого розвитку.

Список літератури

1. Бондаренко П. В., Деревянченко Т. М. Перспективи страхування морських перевезень в Україні під час війни. Сучасні інструменти управління корпоративними фінансами: збірник тез VI Всеукраїнської науково-практичної інтернет-конференції студентів, аспірантів та молодих вчених. Київ, 2022. С. 102-104. URL: https://ir.kneu.edu.ua/items/2ee15522-3ceb-4e13-bf02-082a6775666c (дата звернення 15.02.2026).
2. Метеленко Н. Г., Сіліна І. В., Жовнір-Василенко К. В. Адаптація страхового ринку України до глобальних викликів та євроінтеграції. *Економіка та суспільство.* 2025. № 71. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-50
3. Кнейслер О. Трансформація світового страхового ринку в умовах запровадження нових бізнес-моделей та цифровізації. *Світ фінансів*. 2024. №2 (79). С. 8–28. DOI: https://doi.org/10.35774/sf2024.02.008
4. Лєонов С. Ризики використання страхових компаній у схемах мінімізації оподаткування та легалізації доходів в умовах глобалізації. *Вісник Тернопільського національного економічного університету.* 2021. № 2. С. 45–58. DOI: https://doi.org/10.35774/visnyk2021.02.045
5. Іванова Н. Страховий випадок – об'єкт загальнообов'язкового державного соціального страхування. *Науковий вісник Ужгородського національного університету.* 2019. Т. 1. С. 164–167. DOI: https://doi.org/10.32782/2307-3322.58-1.35
6. Нечипорук Л. В. Фінансовий бізнес-консалтинг в умовах інтернаціоналізації фінансової сфери. *Нові етапи розвитку сучасної науки в Україні та країнах* ЄС. 2019. № 2. С. 296–311. DOI: https://doi.org/10.30525/978-9934-588-15-0-38
7. Губіна Г. Ліцензійні умови провадження страхової діяльності в морській сфері в Україні. *Актуальні проблеми правознавства.* 2019. № 2 (18). С. 39-42. DOI: https://doi.org/10.35774/app2019.02.039
8. Баранова В.Г. Діджиталізація як засіб розширення функцій страхування. Наукові проблеми господарювання на макро-, мезо- та мікроекономічному рівнях : Зб. матеріалів XIX Міжнар. наук.-практ. конф. Одеса, 2021. С. 157–158. DOI: https://doi.org/10.32680/2409-9260-2021-11-12-288-289-15-19
9. Stats Report 2024. International Union of Marine Insurance. URL: https://iumi.com/wp-content/uploads/2024/12/IUMI-Stats-Report-2024.pdf (дата звернення 14.02.2026).
10. Review of Maritime Transport 2024. United Nations Conference on Trade and Development (UNCTAD). URL: https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024 (дата звернення 14.02.2026).
11. 2026 global insurance outlook. Deloitte. URL: https:// www.deloitte.com/us/en/insights/industry/financial-services/financial-services-industry-outlooks/insurance-industry-outlook.html (дата звернення 14.02.2026).
12. Insurance Marketplace Realities 2026 – Marine Hull & Liability. WTW. URL: https://www.wtwco.com/en-us/insights/2025/10/insurance-marketplace-realities-2026-marine-hull-and-liability (дата звернення 14.02.2026).

13. Marine Insurance Market Size, Share, Analysis. Spherical Insights. URL: https://www.sphericalinsights.com/our-insights/marine-insurance-market (дата звернення 14.02.2026).
14. Стратегія та прогноз страхового ринку 2026–2028 від НАСУ. Національна асоціація страховиків України. URL: https://nasu.com.ua/ strategichnyj-dajdzhest-strahovogo-rynku (дата звернення 14.02.2026).
15. Пріоритети законодавчої роботи у сфері морського та внутрішнього водного транспорту на 2026 рік. Міністерство розвитку громад та територій України. URL: https://mindev.gov.ua/news/priorytety-zakonodavchoi-roboty-u-sferi-morskoho-ta-vnutrishnoho-vodnoho-transportu-na-2026-rik (дата звернення 14.02.2026).
16. Глобальний ринок морського страхування зріс на 6% до $39 млрд. Forinsurer. URL: https://forinsurer.com/news/24/10/07/44272 (дата звернення 14.02.2026).
17. Про затвердження Порядку та умов страхування відповідальності на внутрішньому водному транспорті: Наказ Міністерства розвитку громад та територій України. URL: https://mindev.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennia-poriadku-ta-umov-strakhuvannia-vidpovidalnosti-na-vnutrishnomu-vodnomu-transporti (дата звернення 14.04.2026).
18. Можливості залучення приватного сектору до зеленої та стійкої відбудови України. IFC. URL: https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2023/ sector-assessments-pso-green-resilient-reconstruction-ukraine-uk.pdf (дата звернення 14.02.2026).
19. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.12.2024 №1550. URL: https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-п (дата звернення 14.02.2026).
20. Top 10 insurance trends for 2026. Markel. URL: https://www.markel.com/insights-and-resources/insights/top-10-insurance-trends-for-2026 (дата звернення 14.02.2026).
21. Страховий ринок України у 2026: зростання під тиском. Exposk. URL: https://exposk.com.ua/news/novyny-strakhovoho-rynku/rynok.html (дата звернення 14.02.2026).
22. Житар М. Тенденції розвитку страхового ринку України в умовах воєнного стану. *Економіка та суспільство.* 2025. № 61. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-24 URL: https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3733 (дата звернення 14.02.2026).

References

1. Bondarenko, P. V., Derevyanchenko, T. M. (2022). Prospects of marine cargo insurance in Ukraine during the war. Suchasni instrumenty upravlinnia korporatyvnymy finansamy: zbirnyk tez VI Vseukrainskoi naukovo-praktychnoi internet-konferentsii studentiv, aspirantiv ta molodykh vchenykh. Kyiv. 102-104. Retrieved from https://ir.kneu.edu.ua/items/2ee15522-3ceb-4e13-bf02-082a677 5666c (accessed February 15, 2026). [In Ukrainian].
2. Metelenko, N. H., Silina, I. V., & Zhovnir-Vasylenko, K. V. (2025). Adaptation of the Ukrainian insurance market to global challenges and European integration. *Ekonomika ta suspilstvo,* 71. DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2025-71-50 Retrieved from https://economyandsociety.in.ua/index.php/ journal/article/view/5516 (accessed February 15, 2026). [In Ukrainian].
3. Kneisler, O. (2024). Transformation of the global insurance market in the context of introducing new business models and digitalization. *Svit finansiv*, 2(79), 8–28. DOI: https://doi.org 10.35774/sf2024.02.008 [In Ukrainian].
4. Leonov, S., Kuzmenko, O., Mynenko, S., & Liulov, O. (2021). Risks of using insurance companies in tax minimization and income legalization schemes in the context of globalization. *Visnyk Ternopil's'koho natsional'noho ekonomichnoho universytetu,* 2, 45–58. DOI: https://doi.org 10.35774/visnyk2021.02.045 [In Ukrainian].
5. Ivanova, N. (2019). Insurance case – an object of mandatory state social insurance. *Naukovyy visnyk Uzhhorods'koho natsional'noho universytetu*, 1, 164–167. DOI: https://doi.org/10.32782/2307-3322.58-1.35 [In Ukrainian].
6. Nechyporuk, L. V. (2019). Financial business consulting in the context of internationalization of the financial sphere. *Novi etapy rozvytku suchasnoyi nauky v Ukrayini ta krayinakh EU*, 2, 296–311. DOI: https://doi.org/10.30525/978-9934-588-15-0-38 [In Ukrainian].
7. Gubina, G. (2019). Licensing conditions for conducting insurance activities in the maritime sector in Ukraine. *Aktual'ni problemy pravoznavstva*, 2(18), 39-42. DOI: https://doi.org 10.35774/app2019.02.039 [In Ukrainian].

8. Baranova, V. (2021). Digitalization as a means of expanding insurance functions. Naukovi problemy hospodaryuvannya na makro-, mezo- ta mikroekonomichnomu rivnyakh, 157–158. DOI: https://doi.org 10.32680/2409-9260-2021-11-12-288-289-15-19 [In Ukrainian].
9. International Union of Marine Insurance. (2024). Stats Report 2024. Retrieved from https://iumi.com/wp-content/uploads/2024/12/IUMI-Stats-Report-2024.pdf (accessed February 14, 2026).
10. United Nations Conference on Trade and Development. (2024). Review of Maritime Transport 2024. Retrieved from https://unctad.org/publication/review-maritime-transport-2024 (accessed February 14, 2026).
11. Deloitte. (2026). 2026 global insurance outlook. Retrieved from https://www.deloitte.com/us/en/insights/industry/financial-services/financial-services-industry-outlooks/insurance-industry-outlook.html (accessed February 14, 2026).
12. WTW. (2025). Insurance Marketplace Realities 2026 – Marine Hull & Liability Retrieved from https://www.wtwco.com/en-us/insights/2025/10/insurance-marketplace-realities-2026-marine-hull-and-liability (accessed February 14, 2026).
13. Spherical Insights. (2025). Marine Insurance Market Size, Share, Analysis. Retrieved from https://www.sphericalinsights.com/our-insights/marine-insurance-market (accessed February 14, 2026).
14. National Association of Insurers of Ukraine. (2025). Strategiya ta prohnoz strakhovoho rynku 2026–2028. Retrieved from https://nasu.com.ua/ strategichnyj-dajdzhest-strahovogo-rynku (accessed February 14, 2026) [In Ukrainian]
15. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. (2025). Priorities of legislative work in the field of maritime and inland water transport for 2026. Retrieved from https://mindev.gov.ua/news/priorytety-zakonodavchoi-roboty-u-sferi-morskoho-ta-vnutrishnoho-vodnoho-transportu-na-2026-rik (accessed February 14, 2026). [In Ukrainian].
16. Forinsurer. (2024). Hlobal′nyy rynok morskoho strakhuvannya zris na 6% do $39 mlrd. Retrieved from https://forinsurer.com/news/24/10/07/44272 (accessed February 14, 2026). [In Ukrainian].
17. Ministry for Development of Communities and Territories of Ukraine. (2025). On approval of the Procedure and conditions for liability insurance on inland water transport. Retrieved from https://mindev.gov.ua/npas/pro-zatverdzhennia-poriadku-ta-umov-strakhuvannia-vidpovidalnosti-na-vnutrishnomu-vodnomu-transporti (accessed April 14, 2026). [In Ukrainian].
18. International Finance Corporation. (2023). Opportunities for involving the private sector in the green and sustainable reconstruction of Ukraine. Retrieved from https://www.ifc.org/content/dam/ifc/doc/2023/sector-assessments-pso-green-resilient-reconstruction-ukraine-uk.pdf (accessed February 14, 2026). [In Ukrainian].
19. Cabinet of Ministers of Ukraine. (2024). On approval of the National Transport Strategy of Ukraine until 2030 (Decree No. 1550, December 27). Retrieved from https://zakon.rada.gov.ua/go/1550-2024-п (accessed February 14, 2026). [In Ukrainian].
20. Markel. (2026). Top 10 insurance trends for 2026. Retrieved from https://www.markel.com/insights-and-resources/insights/top-10-insurance-trends-for-2026 (accessed February 14, 2026).
21. Exposk. (2026). Strakhovyy rynok Ukrayiny u 2026: zrostannya pid tyskom. Retrieved from https://exposk.com.ua/news/novyny-strakhovoho-rynku/rynok.html (accessed February 14, 2026). [In Ukrainian].
22. Zhytar, M. (2024). Trends in the development of the insurance market of Ukraine under martial law. Ekonomika ta suspilstvo, (61). DOI: https://doi.org/10.32782/2524-0072/2024-61-24. Retrieved from https://economyandsociety.in.ua/index.php/journal/article/view/3733 (accessed February 14, 2026). [In Ukrainian].

Стаття надійшла до редакції 18.02.2026
Прийнята до публікації 23.04.2026
Опубліковано онлайн 25.05.2026