

# НАШАТА ОСНОВНА ЦЕЛ Е ДА ПОПУЛЯРИЗИРАМЕ ИДЕЯТА ЗА ИМУЩЕСТВЕННОТО ЗАСТРАХОВАНЕ В БЪЛГАРИЯ

Гост на предаването „Бизнесът идва“ с водеща Ирина Алексиева по bTV, излъчено на 16 декември 2007 год., бе **Румен Гълъбинов**, изпълнителен директор на Инициатива за национална програма за управление на катастрофичните рискове. Първият неин въпрос към него бе: **Какво се крие зад формулировката на това дълго заглавие - „Инициатива за национална програма за управление на катастрофичните рискове“?**



- Това е една от основните цели на сдружението - да популяризираме идеята за имущественото застраховане в България. Несъмнено автомобилът е от голямо значение за всеки българин, но нека не забравяме, че той се ползва по-малко време, отколкото се ползва

ви трябва голяма съвкупност. И първото, което се стремим да докажем, е, че възможността за една национална схема ще даде голяма съвкупност от жилищни имоти и застрахователни обекти, въз основа на което да се извърши едно проучване за степента на риска в съответните сеизмологични и хидрологични зони в страната. Вследствие на което да се изведе в съответни групи този риск под формата на застрахователна премия. Тя ще варира в малки граници в рамките на цялата страна и стремежът ни е да бъде социално поносима и възможна за плащане. Така че схемата да може да спечели обществена популярност.

**- Кога очаквате да се реализират?**

- Мисля, че преди това трябва да свършим една голяма техническа, аналитична работа, свързана с обработка на доста статистическа информация относно всички тези зони и региони в страната. В рамките не по-късно от месец април следващата година имаме амбицията да организираме един двудневен уеп шоп, който е с техническа насоченост с актюерски изчисления. И да можем вече да излезем с варианти с различни числа, които да съобщим и около които да може да се дебатира.

**Интервюто записа ПЕТЪР АНДАСАРОВ**

- Ако бяхме я съкрили в две души, би звучала „Риск мениджмънт“ преди всичко, или опит и начин за управление на природни бедствия и тези събития, които се случват в последните години. Глобалната промяна на климата е факт, а освен това сеизмичната активност на територията на България не е преставала, така че от гледна точка на застрахователната дейност земетресенията и наводненията са много важни фактори.

**- И според появилите се информации вие считате, че е редно всеки български дом да бъде застрахован особено срещу земетресение. Какво ви дава повод да аргументирате едно такова искане?**

- Нашата инициатива е преди всички неправителствена организация и ние искаме да съдействаме максимално за осведомяване на обществеността за катастрофичните рискове, на които България е изложена. За основните три: земетресение, което е с ниска честота, но с голямо значение; наводнение, което е обратното - с по-голяма честота, но с по-малка значимост от земетресението. Като комби-

нация от двете се поражда активизиране на свлачища и процеси, именно свлачищата. И от тази гледна точка ние бихме искали да предизвикаме един обществен дебат относно една национална програма, която да бъде схема за застраховане на всички български домакинства, на всички жилищни имоти, в която схема всеки собственик да може да плаща своята премия. А със събраните пари в един катастрофичен пул или фонд да може да се изплащат щетите от тези събития, както и да се купува допълнителен капацитет от международния презастрахователен пазар.

**- Казвате - да алармирате общественото да прецени то какво всъщност иска, но българинът няма много практика да се застрахова по принцип. Вие имате ли представа колко домакинства са се застраховали към момента?**

- Така е. Българинът застрахова преди всичко автомобила си. В аспект на „Гражданска отговорност“ например имаме вече над 95 процента редовност. И по „Каско“ повече от половината автомобили са застрахо-

вани. Обаче по отношение на жилищата нещата не стоят така. Под 7 процента е застраховаемостта на жилищните имоти, като под 5 процента са сключени застраховки по катастрофични рискове: земетресения и наводнения. Основният движещ фактор за имуществено застраховане на нашия пазар в момента е ипотечното кредитиране на банките. Благодарение на тях и ние отбелязваме ръст в нашето ипотечно имуществено застраховане.

**- Тъй като те изискват една подобна застраховка като част от кредита.**

- Точно така.  
**- Как ще убедите тези, които не са си купили наскоро жилища с ипотечно кредитиране, да направят една стъпка към подобна застраховка?**

жилището. В нещо човек прекарва поне 8 часа от своето денонощие. Така че жилището би следвало да е една първостепенна грижа, една първостепенна предвидливост за застраховане от всеки един от нас. И в този смисъл бихме искали да помогнем с тази национална схема за застраховане за основните базови катастрофични рискове. Като всеки ще има възможност над тях да си дозастрахова имуществото съответно за други рискове - пожар, чупене на стъкла, кражба и т.н. Те са на пазара и могат да се купят от всеки застраховател, който предлага имуществено застраховане.

**- Колко би излязла най-долната граница на застраховка на една гарсониера, да речем?**

- Застраховането работи със закона за големите числа, което значи, че за да имате благоприятна цена, на вас

Юрий Тодоров - председател на Асоциацията за застрахователна сигурност

## ИНДИВИДУАЛЕН РИСКОВ КОЕФИЦИЕНТ ПО ЗАДЪЛЖИТЕЛНАТА ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“



- ✓ наличие на глоби;
- ✓ познат и постоянен клиент и др.

От направената сравнителна характеристика на рисковете, които се отчитат в ЕС

(Продължава от стр. 9)  
В тази графа обаче в страните от ЕС и САЩ се включват още и следните фактори на риска:

- ✓ изминат километраж (за по-малък - бонуси);
- ✓ място на регистрация (това, което се въвежда и при нас за малките градове);
- ✓ бонус за безопасност на автомобила (еърбек, пиропатрони и усилен странични врати);
- ✓ наличие на постоянен гараж (по-нисък риск при паркиране в задръстените градски зони);
- ✓ година на производство (по-малка вероятност за нанасяне на щети поради техническа неизправност);
- ✓ брой на лицата, ползващи автомобила (завишение за по-голям). У нас се вписва в полиците, но на практика не се изчислява реално.

Както виждаме, единственият показател, който все още колебливо стартира у нас, е мястото на регистрация и управление на автомобила.

Качествата и класификацията на собственика. При оценката на този риск се вземат основно:

- възраст (по-млад или по-стар; и в България практиката е разнопосочна при по-възрастните);
- стаж на водача (при нас той се вписва, но реално няма показател за изчисление и значение за определяне на риска);
- виновно причинени ПТП през последната година или за няколко назад (при нас се отбелязва също);
- В страните от ЕС се отбелязват и отчитат допълнително рисковете като:
  - ✓ семейно положение;
  - ✓ брой на деца;

и България, установихме, че само част от общите за тези страни показатели се използват при нас. При това те в по-голямата си част са само привидно заложили при определяне на риска и в повечето случаи се декомпенсират с предлаганите без никаква мотивировка намаления. Причината за това е безструктурната конкурентна борба.

От разгледаните три категории на рисковите фактори установяваме, че първите два са обективни фактори и само третият е субективен фактор. В същото време все повече страни се насочват - поради изчерпване на обективните показатели - именно към него. Проучванията в сферата на ПТП и организацията на движението в световен мащаб доказват, че основният фактор за настъпване на произшествия е именно субективният. **Около 80%-85% от всички ПТП са вследствие на човешки грешки, а останалите - поради технически неизправности, атмосферни условия и други фактори.**

В страни като Швеция, Канада, Русия, Гърция, Дания в последните години се вземат предвид наложените глоби и наказания на водачите и се отчитат при определяне на риска по „Гражданска отговорност“.

Определено субективният фактор има решаващо значение за определяне на риска по „Гражданска отговорност“ и той е най-важен за застрахователните дружества, за да могат да направят правилно преценка на този риск. Този показател заема все по-важно място при определяне на риска.

Още в края на 2005 г. АЗС предложи методика за изчисление на риска, базиращ се на точковата система на

КАТ и реално отразяващ поведението на водачите на пътя, която нарекохме индивидуален рисков коефициент (ИРК). Без да омаловажаваме значението на останалите фактори, ние отчитаме, че те имат значение само в 15%-20% от случаите. Считаме, че е дошло времето да се търси нов подход при определяне на риска по тази застраховка, като изведем човешкия фактор на по-предно ниво. Още повече че в страната ни съществува изградена система в КАТ, която отчита този фактор.

Ако досега се чудехме как да обвържем застраховката на автомобила с тази на водача и собственика, то сега това е възможно благодарение на ИРК.

**Доводите в полза на неговата необходимост:**

**1. ДЕЙСТВИТЕЛНОСТ НА РИСКА.** От изказване на комисар **Алекс Стратиев** - началник на КАТ, за резултатите от трагичната пътнотранспортна обстановка в страната през 2006 г. и мерките, които трябва да се вземат, ще се спра само на думите му относно значението на застрахователния бизнес за подобряване на тази ситуация: **„Много ми се иска застрахователите да започнат да прилагат системата „Бонус-малус“ и да изискват по-високи премии от водачи, претърпели ПТП. Не бива да се изхожда само от бизнес интересите и да се търси висок премиен приход. Наказването на водачите с по-високи премии заради предизвикани виновно ПТП също ще бъде дисциплинираща мярка. Без такива поведението на мнозина на пътя няма да се подобри.“**

От данните на КАТ за 2006 г.: **„През миналата година сме установили 1 млн. и 15 хил. нарушения, което е с 97 хиляди повече от 2005 г. Основните сред тях са свързани със скоростта - 228 хиляди, за шофиране след употреба на алкохол - 25 хиляди, неправилни маневри - 34 хиляди, неспазване на предимство - 84 хиляди, и т. н. Общо броят на ПТП за 2006 г. е 91 хиляди.“**

Тези цифри говорят сами за себе си и показват неправилната тактика на

застрахователите при изчисляване на риска. Броят на ПТП е 91 хиляди - т. е. само толкова биха почувствали по някакъв начин въздействието на застрахователите премии за неправилното си шофиране съгласно фактора виновно причинени ПТП. Същевременно само през изминалата година с 97 хиляди са нараснали извършените нарушения - т. е. повече от всички случили се ПТП. От друга страна, общо установените нарушения по пътищата са над 1 милион, т. е. 11 пъти повече от това, което застрахователите реално оценяват, защото те боравят само с данните за ПТП, а не с реалните рискови фактори за поведението и риска на водача. А къде остава факторът, че 25 хиляди шофьори са употребили алкохол; той не се отчита, освен ако последните не са предизвикали ПТП. Излиза, че водачът, хванат с алкохол и даже с отнета книжка, ще си остане със същата премия, както този, който кара старателно и няма нито едно нарушение! Само нарушенията, свързани със скоростта, са 2.5 пъти повече от това, което застрахователите могат да преценят като риск, предизвикан от ПТП. А те са основният фактор за предизвикването им.

**2. ЗАДЪЛЖИТЕЛНИЯТ ХАРАКТЕР**

## ПАЗАРЪТ НИ НЕ Е ГОТОВ ЗА ИНДИВИДУАЛИЗИРАНА ПРЕМИЯ

(Продължава от стр. 2)

Ако има опасност за застрахователния пазар у нас, тя се крие в застраховката „Гражданска отговорност“, изтъкна той. Според негови изчисления, ако едно застрахователно дружество формира премиен приход от 100 млн. лв., резервите му би трябвало да бъдат 60-80 на сто, или 60-80 млн. лева.

На въпрос какви впечатления имат в ЗПАД „Алианс България“, където първи въвежда индивидуален рисков профил за определяне на премията на отделния клиент, г-н Желев

**СЪГЛАСНО ЗАКОНА.** Държавата се е постарала да предпази и обезщети пострадали лица. Но този задължителен характер на застраховката изисква от нея да поставя гражданите си на равни начала, т. е. да намери начин да ги оцени спрямо някакви общи за всички участници в движението критерии. Така, както всички водачи са правоспособни след определени процедури и изисквания на държавата, така те са и равнопоставени при участието си в движението. Единствената система, която ги равнопоставя, е точковата. Тя отразява наказанията за неспазване на обществения договор за движение по пътищата и най-вече тя може да бъде реален показател за риска на водачите.

**3. СОЦИАЛНАТА ФУНКЦИЯ** - социално справедливо е „всекиму според заслугите“: добрите водачи да плащат по-ниска вноска, а лошите по-голяма. Обществената нагласа все повече подкрепя разграничаването на риска и ползването му от застрахователите. Повишаването на премията може да не изглежда толкова страшно, ако ИРК подпомага добрите водачи. Да не говорим и за самоконтрола, който биха си наложили водачите.

(Следва)

призна, че българският пазар все още не е готов за индивидуално формиране на премията по задължителната застраховка. Пазарът е настроен към по-опростеното и калкулирано, като причините са главно в начина на издаване на полиците. Според г-н Желев пазарът върви към глобална компютързация. В Германия полиците се издават на едно място и се пращат на клиентите по пощата, като по този начин разходите за издаване на една полица се снижават до 1,2 евро.

**„ЗАСТРАХОВАТЕЛ ПРЕС“**