

Банки Инвестиции Пари


БУАСТРАД ТВИН
VIENNA INSURANCE GROUP

ЗАСТРАХОВАТЕЛНА КОНФЕРЕНЦИЯ „КОНКУРЕНТНОСТ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ В ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАЗАР“

Юрий Тодоров - председател на Асоциацията за застрахователна сигурност

ИНДИВИДУАЛЕН РИСКОВ КОЕФИЦИЕНТ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ

(Продължение от бр. 1/2008 г.)

Но какво си виновен, че си по-млад или по-стар, че живееш в София, че караш мощен автомобил - все фактори, пред които клиентът няма как да се „защити“. Трябва да съществува фактор, с който клиентът да доказва своя реален риск и да получава бонус за доброто си поведение. Та нали тези показатели се съдържат в точковата система на водача! Там за всяко ПТП ти отнемат 3 точки и допълнително още точки за самото нарушение, предизвикало ПТП. Защо да не ползваме тази информация?

Това е реалният риск и за самите застрахователи. Конкуренцията ги кара да мислят само за приходите; и ако трябва да използват този показател, те се страхуват, че ще се намерят дружества, които няма да го използват. Страхът е, че все някой ще „обере“ клиентите. Използването на ИРК дава прекрасна възможност на тези застрахователи, които го въведат, да се предпазят именно от рисковите клиенти. Освен това премията, които ще събират, ще отговорят на реалния риск, който поемат. Те ще бъдат привлекателни за онези клиенти, които ще търсят бонусите на тази система, а те не са малко, и ще стават все повече заради реалната система „Бонус-малус“, която на практика не ползва в момента нито един застраховател. А и се съмнявам някой застраховател да иска да оформи портфейла си по тази застраховка само от рискови водачи, независимо от премията, които ще събере в първия момент.

Нашето мнение е, че ИРК трябва да е основен показател при определяне на премията. Всички останали показатели и фактори, които застрахователните дружества са предвидили в своите условия, могат да бъдат прилагани като вече съществуващи според политиката на всяко застрахователно дружество. Без претенции за пълно решаване на

проблема ИРК дава основата, базата за управление на риска по застраховката „Гражданска отговорност“ на автомобилистите от застрахователите по европейски

стандартни.

Как на практика ще се осъществява прилагането му?

Формулата за съчетаване на индивидуалния риск на водача и обвързането ѝ със застраховката се базира на определената от съответната държава норма на поведение, при която водачът може да се счита за коректен и безопасен спрямо останалите участници в движението.

Коректност

К.р. = -----

Реално поведение

К.р. е индивидуалният рисков коефициент.

В нашата страна е въведена точковата система, която определя, че максималният размер на коректност на водачите е 39 точки, т. е. държавата е определила, че такъв водач е най-малко рисков. В този случай би трябвало да се приеме, че съотношението на 39 точки спрямо реалните, които притежава водачът, е коефициентът на неговия риск, или:

Т макс.

К.р. = ----- ,

Т реал.

където Т макс. е равно на 39 точки, или 1 (единица).

Т реал. е броят точки, които собственикът и водачът към момента имат реално.

В практиката обаче на базата на актюерските си разчети и на основата на политиката си всяка застрахователна компания би могла да прецени и сметне за единица нивото от точки, което да счете за праг на коректност на застрахования. Както е видно и от нашето предложение, в таблицата това биха могли да бъдат и 36 точки.

Тогава формулата придобива следния характер:

Т 1

К.Риск = -----

Т реални

където Т 1 е определеното от застрахователя ниво на точ-



ки, спрямо които въвежда системата „Бонус-малус“.

Т реал. са точките, които водачът и собственикът на

лати 216 лв., а при 20 точки - 1.8, и ще трябва да заплати 324 лв., както е видно от таблицата:

| Точки | Коефициент | Застрахователна премия - 180 лв. |
|---------|------------|----------------------------------|
| 39 | 0.7 | 126 |
| 38 | 0.8 | 144 |
| 37 | 0.9 | 162 |
| 36 | 1 | 180 |
| 35 | 1.03 | 185.4 |
| 34 | 1.06 | 190 |
| 33 | 1.12 | 201.6 |
| 32 | 1.125 | 202.5 |
| 31 | 1.16 | 208.8 |
| 30 | 1.2 | 216 |
| 29 | 1.24 | 223.3 |
| 28 | 1.33 | 239.4 |
| 27 | 1.333 | 240 |
| 26 | 1.38 | 248.4 |
|20 | 1.8 | 324 |
|15 | 2.4 | 432 |
|10 | 3.6 | 648 |

автомобила имат при сключване на полицата.

Бонус системата, т.е. съотношението на Т1 към Т макс., би могла да се развие не просто като математическа величина, а в зависимост от желанието на застрахователя да стимулира доброто и безаварийно поведение на пътя на водачите и собствениците. На практика тя би могла да бъде и цели десети от единицата.

По този начин и с тези формули системата може да работи във всяка страна, която има въведена точковата система съобразно нейните особености и спецификата на застрахователния пазар.

Всеки собственик и водач преди сключване на застраховката ще получава сертификата за ИРК, издаден от АЗС чрез системата на КАТ. С него той ще може да сключи застраховка при всеки застраховател, който предлага системата „Бонус-малус“. ИРК е основен и се прилага спрямо базовата премия след останалите показатели, приети от застрахователя. Така например при базова премия 180

лв., равна на коефициент 1 за ИРК и 36 точки, собственикът с 39 точки ще може още през първата година да получи коефициент 0.7, или премия в размер на 126 лв. През следващата година той ще получи още по-голям бонус от 0.6, а през третата - и 0.5 от базовата премия. При наличието на 30 точки ще получи коефициент 1.2 и ще трябва да заплати

216 лв., а при 20 точки - 1.8, и ще трябва да заплати 324 лв., както е видно от таблицата:

заплатят при сключване на следващата застрахователна полица, ако системно нарушават правилата.

2. Ще се създаде възможност да се прилага системата за стимулирането на водачи, които нямат отнети контролни точки и тяхното поведение като участници в движението е било примерно.

Ефект за клиентите на застрахователните дружества

1. Реално ползване на бонус при сключване на застраховката.

2. Безпристрастен, справедлив, социален подход при определяне на ИРК, от който зависи индивидуализираната премия.

3. Общото увеличаване на размера на премията за следващите години в резултат на изискванията на ЕС за водачите без нарушения реално ще доведе до намаляването на икономическата тежест за тях.

3. Съотносимост на риска спрямо цялостната картина на поведението на водачите в страната.

Ограничаване на измамите
Намаляване на броя на ПТП, в които се инсценират катастрофи с цел застрахователни измами. Тази система значително ще минимизира голямото количество малки и средни щети.

Ефект за застрахователните компании

1. Изтласква от пазара нелегалната конкуренция и стабилизира финансово застраховката.

2. Отчитане на реалния риск, поет от компаниите, чрез изчисление на средния рисков коефициент на клиентите във всеки един момент.

3. Реално предлагане на система „Бонус-малус“.

4. Универсален коефициент, който може да се използва и при застраховка КАСКО.

5. Създаване на застрахователна история и познаване на клиентите.

Прилагането на методиката не изисква непременно приеждането ѝ от всички застрахователни дружества, както и от всички клиенти на компанията. „Натискът“ на милионната част от добрите водачи за справедливо по-ниска премия при застраховката обаче ще регулира пазара в посока на предпочитания към застрахователните дружества, прилагащи ИРК и даващи бонус на своите застраховани.

(Следва)

СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ
СНИМКИ
МИРОСЛАВА МИТЕВА