

Банки Инвестиции Пари


**БУАСТРАД** ТВИН  
 VIENNA INSURANCE GROUP

# ЗАСТРАХОВАТЕЛНА КОНФЕРЕНЦИЯ „КОНКУРЕНТНОСТ НА БЪЛГАРСКИТЕ ЗАСТРАХОВАТЕЛИ В ЕВРОПЕЙСКИЯ ПАЗАР“

(Продължава от бр. 24/2007 г.)

На 29 и 30 ноември 2007 г. в „Новотел Пловдив“ се състоя Четвъртата застрахователна конференция на тема „Конкурентност на българските застрахователи в европейския пазар“, организирана от сп. „Банки Инвестиции Пари“ и ЗПАД „Булстрад“ и с медийното партньорство на в. „Застраховател прес“ и сайта INSURANCE.BG.

Форумът събра лектори от българските финансови, застрахователни и научни среди, за да обсъдят и дадат публичност на своите виждания за развитието на българския застрахователен бранш в условията на единния европейския пазар. Как се адаптира българският застрахователен пазар към европейските изисквания и правила? Ще успеят ли българските застрахователи да разгърнат потенциала си? Как се реорганизира корпоративната структура, за да е в крак с регулациите? В какво се изразява успешното управление на риска като важен фактор за конкурентоспособност? Каква роля играят иновациите в европейското застраховане? Това бяха някои от въпросите, дискутирани по време на форума, и на тях експертите в бранша дадоха своите компетентни отговори.

Конференцията бе насочена към изпълнителни и финансови директори, риск мениджъри, бизнес практики, ИТ специалисти, регулаторни органи, браншови организации и всички, които имат интерес към развитието на застрахователния ни пазар. След всяка тема участниците имаха възможност да дискутират направените презентации, да споделят опита си и да обсъдят възникналите по време на конференцията въпроси.

Лектори бяха д-р Жечо Каличин, управител на „Риск Консулт България“ ЕООД („Развитие на стратегия за оценка и управление на риска“), Юрий Тодоров от Асоциацията за застрахователна сигурност („Индивидуален риск коефициент при оценка на риска по застраховка „Гражданска отговорност“), Иван Дончев, управител на „Маринс Интернешънъл“ ЕООД („Универсалният застрахователен брокер“), доц. д-р Ирена Мишева от УНСС („Пласментната политика на българските застрахователи в Европейския застрахователен пазар“).

На втория ден от форума се проведе оживена кръгла маса, посветена на темата „Разширяване на застрахователния пазар“ с подтеми международния застрахователен бизнес и иновациите - успешно средство за конкурентност на застрахователите. В дискусиите активно участие взеха брокери и представители на застрахователни дружества и банки като ЗПАД „Булстрад“, ТБ „Алианс България“, „Интерамерикан България“ ЗЕ-АД, ЗД „Евроинс“ АД, „АИГ България“ ЗПД ЕАД и други.

Г-н Тодоров разви своята теза, посветена на индивидуалния риск коефициент при оценка на риска по застраховка „Гражданска отговорност“, която изхожда от поведението на пътя на всеки водач на МПС. Докладът му предизвика оживена дискусия и отново стана ясно, че разработената от АЗС методика не среща разбиране сред застрахователите. А в крайна сметка все по-явна става необходимостта от индивидуализиране на премията по застраховката „Гражданска отговорност“. Г-н Тодоров отговори на многобройните въпроси по следния начин.

Защо смятате, че системата ще работи, при положение че ще има застрахователи, които ще свалят цените? Първо, защото всеки застраховател предпочита да знае риска, който поема. Това може да стане само чрез ИРК. Така той ще може да си прави периодични анализи на клиентите, които е застраховал с ИРК, и да ги сравни с тези, към които не е приложил. От друга страна, ще може да се контролира рискът. И в определен момент да реши, че няма да приема клиенти, които имат прекалено висок риск, или да започне да работи само с ИРК, за да събере достатъчно премии. Второ, клиентът ще има възможност да получи реално по-ниска цена с около 30%, която ще е по-ниска и от най-ниската предлагана на пазара. Следващата година - 40%, а по-следващата - 50%. Освен това той ще може да усредни своя коефициент, ако през една от годините е допуснал да му бъдат отнети точки. Например при коефициенти първа година 0.6, втора - 1.33, и трета - 0.9, средният му коефициент



Дания и Швеция например при определяне на премията се интересуват колко нарушения имаш като водач. При нас това го има наготово в точковата система. Важното е, че в нашите условия тя може да функционира идеално.

Как ще накарате всички водачи да ползват тази система, не нарушава ли това правата им? Системата не е задължителна. Тя е само за водачите и собствениците, които имат желание, ще я ползват. Това са всички, които имат пълен актив от точки или 1-2 отнети. Те имат интерес от нея. Тези, които имат много отнети точки, разбира се, няма да я ползват. Те ще продължат да сключват застраховки при застрахователите, които не работят на този принцип. Сигурен съм обаче, че компаниите постепенно ще преминат на ИРК, защото имат интерес от това. Няма компания, която да иска да има в пакета си най-лошите водачи. В началото компаниите ще предлагат ИРК на клиентите като бонус система и едва по-късно ще преминат изцяло на нея.

Как цялата система ще се върже с актюерските разчети по застраховката? Знаем, че в момента те се базират на щетимостта, за да се изчисли достатъчната премия. Няма ли това да доведе до недостатъчна премия? Разликата е в това, че сега изчисленията се правят на определен период, след като премията е вече събрана и рискът тече. На практика в момента няма реално изчисление на риска. Как например се е отразила в премията катастрофата в Бяла? Увеличена ли е премията за водачите от този район? Напротив, по-ниска е от тази в големите градове. При ИРК рискът се изчислява предварително, т.е. вие знаете, че даден водач не е рисков, и залагате

минимална премия след бонусите, под която не искате да слизате. Тези клиенти няма да са толкова рискови, колкото другите, за които нищо не знаете. За останалите водачи тя си остава предварително изчислена. Ще имате възможност да правите постоянно анализ, да сравнявате как се движи рискът при единия и другия вид клиенти и да оформяте политиката си. Вероятно ще трябва да мине една година и тогава да излязат първите резултати.

Това няма ли да оскъпи застраховката? Тенденцията за оскъпяване не идва от ИРК, а от нарасналите покрития и изискванията на ЕС.

Защо точките на всички водачи да не са достъпни за всички застрахователи и те да си правят проверките директно, а това да се прави от АЗС? По няколко причини.

Първо - КАТ няма централизирана система за всички области и директно да може да подава точките. Ние ще извършим тази организационна дейност, която е голяма по обем. Второ - предоставянето на данни за точките е свързано със Закона за защита на личните данни (ЗЗЛД) и има определена процедура за ползване на такава информация. АЗС гарантира, че тази информация ще се ползва само и единствено по предназначение и със съгласието на лицата. Освен това системата не са безплатни и разплащането е по-добре да става централизирано. Трето - застрахователят може да вземе точките на водача към момента, но когато взима нов клиент, няма как да провери какви са били за миналите години, т.е. няма как да знае застрахователната история на водача, а в АЗС всяка направена справка ще се запазва до три години. Това дава възможност на клиента да намали ИРК и да ползва бонус дори когато има през последната година отнети точки. Четвърто - получавайки от АЗС своя сертификат, клиентът не е обвързан с компанията, която му го е направила, а може свободно да отиде в друга компания по свой избор. Сертификатът ще е защитен и няма да позволява да се появяват фалшиви копия или документи.

Смятате ли, че някои, които има много отнети точки, ще използват системата и ИРК? Системата има преди всичко за задача да стимулира добрите водачи. В този

смисъл тя ще е бонус система за тях и определено е насочена към тях. Разбира се, че този, който има много отнети точки, няма да се възползва от нея; но с постепенното прилагане на ИРК от застрахователите и приемането й изцяло може да се наложи в някои компании всички водачи да се съобразяват с нея. Всяка компания ще реши самостоятелно кога и дали да премине към нея. В този смисъл малусът ще се приема от застрахователите по тяхна преценка.

Не смятате ли, че изискването да се ползва ИРК ще отдръпне много агенти от пазара и ще усложни тяхната работа? Първо, смятам, че застрахователната полица не е стока, която се купува в магазина, а е сериозен застрахователен бизнес. Второ - ИРК няма да усложни работата на брокерите и агентите, защото те пак ще могат да сключат застраховките, но на базата на сертификата, който клиентът вече има или им предоставя. Ще отчитат полица заедно със сертификата. Те пак ще могат да предлагат разнообразието на продуктите и компаниите. Трето - застрахователните брокери също ще имат достъп до системата, както и компаниите. Издаването му ще става автоматично след заплащане от страна на брокера в системата.

Вие сте изчислили като база за единица 36 точки. Защо да не приемем, че базата е по-ниска или по-висока? Ние сме изработили и по-късно принципа, начина на действие, а конкретиката е въпрос на виждане и на решение на всяка компания. Преценили сме, че така е най-рационално да се изчислява и ползва бонусът. Считаме, че всеки водач може да сгреша и да получи наказание от 3 точки, без това да се отразява на премията. Може да е спрямо 35 или 37 точки. Важни са идеята, същността и принципът, които сме измислили, за участие на риска на водача при определяне на премията и за създаване на работеща система „Бонус-малус“.

Считате ли, че тази идея ще се приеме от застрахователите? Не виждам причина да не се приеме. Вече имаме интерес и предварителни разговори с две компании за използването й. Мисля, че тези, които първи започнат да я прилагат, ще спечелят и ще „оберат“ добрите водачи.

Юрий Тодоров - председател на Асоциацията за застрахователна сигурност

## ИНДИВИДУАЛЕН РИСКОВ КОЕФИЦИЕНТ ПО ЗАСТРАХОВКА „ГРАЖДАНСКА ОТГОВОРНОСТ“ НА АВТОМОБИЛИСТИТЕ

Индивидуалният рисков коефициент (ИРК) е базиран на следните принципи:

- най-голямата значимост за реално отчитане на субективния фактор при оценка на риска е цялостното поведение на водача и собственика на МПС - равнопоставеност на всички участници в движението;
- социалната справедливост на оценката на риска;
- обществената полза от използването на този елемент.

На първо място обаче ИРК е единственият начин да обвържем застраховката с действията на водача и собственика за реалната оценка на риска по тази застраховка. Какво е състоянието в момента? КАТ има система за отчет на контролните точки на водачите. Тя на практика не служи на никого освен на КАТ, а функцията ѝ би трябвало да е в услуга на обществото. Именно тази система може да покаже доколко един водач е рисков и как той шофира по пътята. В момента застрахователите се интересуват главно и единствено от извършените ПТП на водача, и то само ако водачът си признае за такива при сключването на застраховката. Този показател обаче няма как да се



контролира от дружеството при сключване на застраховката. Смяням се, че 90 хиляди водачи са си признали за извършено от тях ПТП и са платили високи премии. Това безспорно е важен фактор, но то е все едно да впрегнем „каруцата пред коня“ и няма нищо общо с реалното оценяване на риска на водача. На практика застрахователните дружества не изчисляват предварително риска, а наказват, ако си направил ПТП. Виновен си и плащаш повече - това е така.

(Слегова)