

автомобилно застраховане

направление „Управление на риска, иновации и ИТ“ в ЗК „Орел“ АД

АВТОМОБИЛНИТЕ ЗАСТРАХОВКИ НАДХВЪРЛЯ СРЕДНОЕВРОПЕЙСКИЯ

нас са под нивото дори на Втората автомобилна директива



Даниела Конова, председател на УС на АБЗ, открива семинара

- Какъв извод можем да направим?

- Обща е тенденцията - и в старите, и в новите страни членки на ЕС - към повишаване на обезщетенията за нематериални, т. е. телесни щети. Една от главните причини е увеличаването на разходите за медицинските грижи, които се полагат за увредените лица. Статистиката за последното десетилетие показва средногодишно нарастване на разходите за обезщетение на телесни увреждания с 10%, като само за периода 1992-2000 г. те са нараснали с 117%, докато доходите за същия период са се увеличили с 37%. Друга причина е нарастването на адвокатските разходи като абсолютни суми, което се дължи на факта, че средно те продължават да са около 30% от щетата. Трябва да се вземе предвид и фактът, че в четири европейски държави - Великобритания, Франция, Белгия и Люксембург, няма лимити на отговорност; в тях съдът преценява какви обезщетения следва да бъдат изплатени за възникналите телесни увреждания. Нелимитираното покритие за не-

те сами поставят лимити - твърде високи, от порядъка на 50-100 млн. евро, но все пак лимити, за да може да се планира и калкулира, да се заделят необходимите резерви.

- „Къде сме ние“, както гласи един традиционен задаван въпрос?

- От новоприетите страни само в Унгария лимитите на отговорност са над установените с

Петата директива. Останалите държави покриват нивата на старата, Втора директива. За съжаление лимитите в България са далеч под нивата и на старата директива, което се вижда и от *графиката на фиг. 3.*

- У нас все още се спори дали застраховката „Гражданска отговорност“ е печеливш бизнес, или не. Какво е положението в Европа?

- Комбинираната квота на щетите (сумата от разходите за администриране и обслужване във фирмата и ликвидацията на щетите заедно с разходите за обезщетения, отнесена към общата премия) често надхвърля 100 процента и стига до **125 на сто - дори във Великобритания**; тези 25 на сто са чиста загуба за застрахователя. **В такива критични периоди печалбата, реализирана от други видове застраховки, отива за покриване на отрицателния баланс от автомобилното застраховане.** Забелязва се следната

на цикличността, но значително по-тежка от гледна точка на компенсаторния ресурс от други застраховки, тъй като делът на автомобилните застраховки у нас е твърде над средноевропейския.

- По отношение на тарифирането вероятно нещата у нас са като в повечето европейски страни. Но как стои въпросът с въвеждането на системата бонус-малус?

- Преди всичко през годините многократно е нараствал броят на факторите, които се вземат предвид при калкулирането нивата на застрахователната премия. Колкото повече фактори се отчитат (в някои страни те са повече от 20), толкова таблицата за определяне на премията става по-группирана и по-прецизна, а самата премия - по-справедлива спрямо клиента. В Германия например през 1994 г. факторите са били пет на брой. А през 2004 г. бро-

малус, преди всичко трябва да има добре изградена и надеждна обща информационна система с най-пълни данни за регистрираните автомобили, полици и водачи. Така или иначе, статистиката показва, че всеки фактор оказва влияние върху поведението на пътя и би трябвало да намира отражение и върху тарифирането.

Важно е да се оценява всичко комплексно. Ако вземем факторите средногодишен пробег и пол, бихме решили, че можете да се по-рисково поведение на пътя. А ако отчетем обстоятелството, че жените шофират по-малко, ще решим погрешно, че причиняват по-малко щети. Но това не е така, показва статистиката. На практика „результатите“ са приблизително равни. До този извод може да се стигне само след провеждането на така наречените *многовариантни анализи.* Това важи и при отчитането и

телния бизнес.

- Общата тенденция е към нарастване на размера на щетите, сочи статистиката. Представете си наводнение, при което целият автомобил е тотално унищожен. А има още рискове като едра градушка, бури, повалящи големи дървета, които са в състояние да смачкат автомобила до неузнаваемост, и т. н.

Лекторът Ернст Раух е един от най-големите специалисти по катастрофични рискове в Германия. В своята презентация той очерта неблагоприятно развитие на катастрофичния риск в средносрочен план. Освен като нарастваща честота и опустошителност на природните бедствия, друг особено важен фактор е концентрацията на риска - хора, сграден фонд и автомобили в големите градове, което е предпоставка за катастрофично проявяване на рискове като наводнения,

едра градушка, торнадо (в Германия такава стихия се развива средногодишно по 30 пъти, а в България - два пъти) и т. н.

Наводненията като природно бедствие бяха застъпени твърде погрешно поради тяхната актуалност както за България, така и във връзка с преминалите урагани „Катрина“ и „Рита“. Бяха дискутирани три основни типа наводнения: от приливни вълни (морски, океански, езерни), от речни разливи и от внезапни, проливни, продължителни дъждове. Що се отнася до България, все още не може да се уточни основната причина за наводненията: дали е изпускането на язовирите, проливните дъждове, подгизналата почва, която не е в състояние да поглотне повече вода, непочистените речни корита. Най-големи са щетите около реки, податливи на големи разливи, като Марица, Тунджа, Камчия.

В заключение бих искал да подчертая перфектната организация на семинара във всички му аспекти. Особено полезни от практическа гледна точка бяха организирани четири работни групи от участниците в семинара, които в продължение на 45 минути имаха за задача да представят свои виждания и предложения по някои практически въпроси, свързани с автомобилното застраховане в България. Резултатите, които се получиха от тези групи, бяха докладвани на семинара и се приеха с подкрепен интерес, в това число и от представителите на „Мюнхен Ре“.

Считам, че подобни семинари по въпроси, свързани със застраховането на имущество, инженерни проекти, отговорностите и т.н., е желателно да има и в бъдеще. Това разбиране се споделя от всички участници, в това число и от страна на гостите, които изразиха своето желание и готовност да организират през следващата година семинар по имуществовото застраховане.

Разговора води СЛАВИМИР ГЕНЧЕВ
Снимки ГЕОРГИ ДЕРМЕНДЖИЕВ

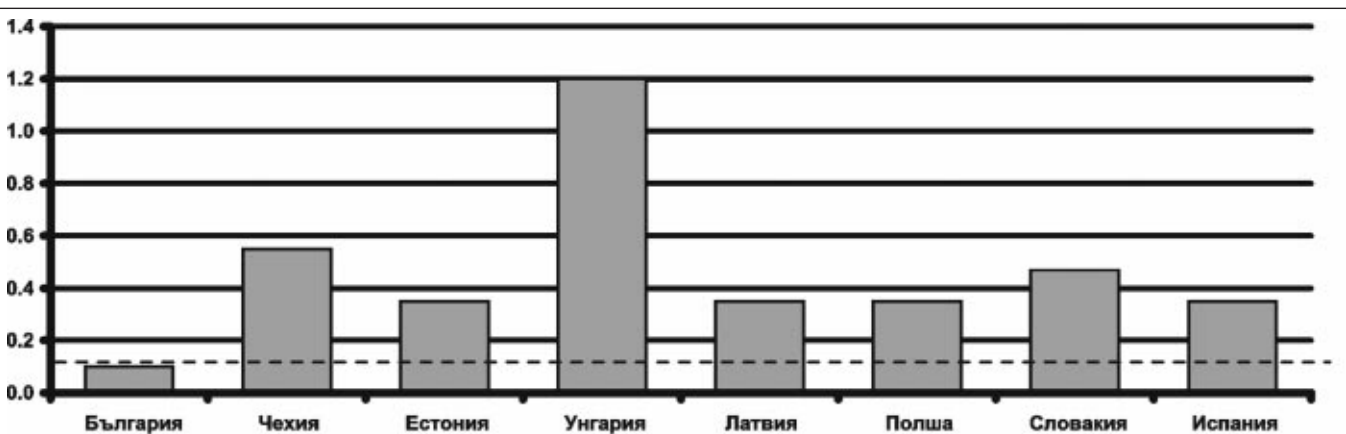


ят им е вече 23.

Отраженията, които оказват тези фактори, могат да бъдат твърде различни, а в някои случаи и противоположни в различните държави. Така например в средноевропейските страни, ако се взема предвид

на другите фактори.

- Темата на една от лекциите преди няколко години би изглеждала малко екзотично у нас. Но не и през 2005 г. Имам предвид събитията, предизвикани от природни бедствия, и размера на щетите върху автомобилния парк и застрахова-



Фиг. 3. Минимални лимити по ГО на МПС за неимуществени щети (в млн. евро)

--- Стари лимити съгласно 2-ра директива

материални щети се явява за сега ябълката на раздора между клиенти, застрахователи и презастрахователи. Нараства натискът на презастрахователите за премахване на нелимитираното покритие, тъй като никой от тях няма неограничени капитални за посрещане на евентуални непредсказуеми плащания. Така или иначе,

цикличност: когато застрахователите добият увереност, че печелят, те намаляват премиите. Настъпва период, в който малкият премиен приход не е в състояние да покрие настъпилите щети. Застрахователите отиват към загуба, след което отново повишават премиите, за да я компенсират. *В България ситуацията е сходна по отношение*

полът, би трябвало да се завишат премиите на младежите, водачи на МПС, за сметка на водачите девойки, докато в скандинавските държави констатацията е точно обратната, т. е. там девойките са по-рискови от младежите като участници в пътното движение.

Що се отнася до въвеждането у нас на системата бонус-