

Румен Янчев - председател на УС и изпълнителен директор на ЗПАД „Булстрад“

Г-н Янчев, в предния брой (13) на нашия вестник поместихме резултатите за тримесечието на годината на ръководеното от вас дружество, които показват възходящо развитие. Какво показват данните за шестмесечието?

- Потвърждават се нашите очаквания да приключим шестмесечието с около 128 милиона лева премиен приход. (Бел. ред. Разговора с г-н Янчев проведохме на 17 юли т. г.). В момента сме със 128 милиона и 400 хиляди лева, което е с 30 милиона лева



мете предвид, че „Булстрад“ държи една четвърт от пазара, това е представителна за целия пазар извадка.

- Проблемът със застраховката „Гражданска отговорност“ продължава да е „висящ“. Йордан Кифов преди време беше казал, че тя след време ще изझे функции на застраховка „Каско“. Но нашият пазар е все още много далеч от такова развитие. Какво мислите вие по този въпрос?

- Каква е дадеността? Имаме една задължителна застраховка. Това значи,

Но когато това стане и когато има висока степен на покритие, както и добре отработен механизъм пострадалите да бъдат възмездявани, когато двустранните протоколи задействат безотказно, а не като сега - да не бъдат признавани от някои застрахователи, което е направо абсурдно, но е факт, тогава човек може да си зададе въпроса, особено ако е добър и съзнателен водач, дали да си прави застраховка „Каско“ или не. Повече от 90 на сто ще бъде вероятността с него да се случи застрахователно събитие, и то ще бъде по вина на някой

## СТРАТЕГИЯТА НИ ПРОДЪЛЖАВА ДА БЪДЕ УСТОЙЧИВО РАЗВИТИЕ И РЪСТ КАТО ПАЗАРНИЯ

- ЗК „Български имоти“ ще се развива самостоятелно, но с ново име
- Незрялата среда у нас е причина цените по застраховка „Гражданска отговорност“ да са толкова смешни
- Решението на КЗК да ни обвини в картелиране е пълен абсурд

повече от същия период на миналата година, което прави средно по около 5 милиона лева повече на месец.

- А в характеристиката на портфейла ви има ли промени?

- Не, общо взето той се запазва същият, защото ръстът е подобен във всички линии на бизнеса. Разбира се, има около процент и половина до два процента повече приход в каско застраховането, защото то даде най-голям ръст в сравнение с миналата година. Това се обяснява с ръста в продажбите на нови автомобили. Не само защото бройката им расте, а защото расте и средната им застрахователна сума. Същевременно и автомобилите „втора ръка“ също са с подобни характеристики; хората вече не купуват 20-годишни автомобили, а по-нови. Но по принцип по всички застраховки постигаме растеж.

Едва ли някой може да даде точна статистика колко автомобили имат застраховка „Каско“, но според мен съотношението е някъде около 1 за „Гражданска отговорност“ към 5 в полза на „Каско“.

- Отрицателни ли са резултатите по застраховката „Гражданска отговорност“, каквата тенденция вече сякаш се затвърждава на пазара?

- „Гражданска отговорност“ е отрицателна навсякъде. Смятам, че в „Булстрад“ ще приключим с малък плюс по тази застраховка, но не е изключено и на минус. Няма защо да си правим илюзии - всички застрахователи ще отчечат загуби по нея.

- Движете ли се към тази прогнозна цифра - 16 на сто увеличение за годината?

- Да.

- През първото тримесечие имате 50 на сто повишаване при обезщетенията. Каква е прогнозата за шестте месеца и за годината?

- Това е процес, който може да се управлява. Когато имаш ръст в премиения приход и знаеш при какви общи условия са сключени голяма част от полиците, можеш да намериш обяснение-

то. Ръстът в изплатените обезщетения се дължи основно на автомобилния сектор - на застраховките „Каско“ и „Гражданска отговорност“. В другите сектори можем да говорим за трайно положителен тренд - карго застраховане, имущество, отговорност на превозвача. Миналата година не беше добра в това отношение за имущественото ни застраховане - изплатихме големи обезщетения за пожари, като само една от щетите възлезе на повече от 8 млн. лв. Сега нещата тук се развиват по добрия начин за нас.

По отношение на автомобилното застраховане имайте предвид, че при застраховките на нови автомобили, които се правят по лизингови схеми или чрез банковото финансиране, се предявява всяка една претенция. На практика това означава, че честотата на застрахователните събития нараства. В тази връзка имам резерви какво точно се обявява. Мога да кажа, че честотата достига някъде до 80 на сто, т. е. на сто автомобили се обявяват 80 щети, в това число и много щети на едно и също моторно превозно средство.

- Да не са застрахователни измами?

- Не бих казал. По принцип при нов автомобил всяка дракотина се обявява... Имаме случаи на 8 регистрирани застрахователни събития в рамките на една година с един автомобил, но размерът на изплатените обезщетения беше в рамките на премията; автомобилът беше скъп, повредите бяха сравнително дребни. Има и доста случаи на МПС с от две до пет застрахователни събития и съответните претенции. Очевидно се налага да внесем известна корекция в застрахователните условия, които със сигурност няма да се харесат на част от клиентите. Досега ги слагаме под общ знаменател. Тази година сме решили да въведем индивидуален рисков профил. По този начин водачите на МПС, на които нищо не им се случва, ще разберат, че не са приравнени към останалите. Това не са неща, които нау-

чаваме сега и които решаваме да прилагаме, но вече стават и възможни, и необходими.

При застраховката „Гражданска отговорност“ честотата на претенциите е различна - там тя е 5 на сто на база на сключените застраховки. Това се отнася за целия пазар, не само за „Булстрад“. Такива са горе-долу нещата и в Европа. При „Гражданска отговорност“ също има случаи на водачи, причиняващи повече от едно застрахователно събитие на година. Тук голяма част от щетите са материални, което на практика ги приравнява към щетите по „Каско“. Съществува съответната методика и изчисленията са сравнително лесни. Една малка част са неимуществени и там, докато не изтече петгодишният срок, трудно може да се каже как ще приключат нещата. През миналата година за един случай с повече пострадали хора изплатихме 700 хиляди лева.

Би могло да се създаде таблица, която да отчита развитието на претенциите, на средния размер на обезщетенията, съпоставени с премията и с лимитите по застраховка „Гражданска отговорност“, за да видите с какъв темп нарастват. Размерът на изплатените обезщетения - специално за материалните щети - зависи от ръста на цените при ремонтните дейности: бояджийство, труд и резервни части. Те поскъпват непрекъснато, докато стойността на застраховката - не.

Има какво да се каже и за неимуществените щети. Претенциите при тях също растат. Съществуват индикации какво присъжда съдът и какви доброволни споразумения могат да се постигнат в отделни случаи, особено при смъртните. Тежките травми и телесни наранявания са от друго естество, защото продължават във времето, но и там вече има достатъчно натрупан опит и може да се види каква е кривата на нарастването. Освен че нараства броят на такива претенции, расте чувствително и размерът на обезщетенията. Като взе-

че трябва да имаме застраховани сто процента МПС в страната. Друг е въпросът какъв е обхватът в момента. Информацията е доста противоречива. Не е работа на застрахователните дружества да казват колко е тя; тяхната грижа е да продават застраховката на онези, които искат да я купят.

- Някои застрахователи смятат, че това е проблем на полицията, на КАТ, не на застрахователите...

- Държавата има своите ангажименти. Тя е водила съответните преговори със съответните институции. Очевидно е, че отговорните фактори трябва да намерят добрия механизъм, при който да извършват необходимата регулация. Изобщо не трябва да се чудим какъв е обхватът, подобна тема е направо глупава. Застрахователите имат своето място в този процес, защото те подават първичната информация за сключени и валидни застраховки. Като се съпоставят те с броя на регистрираните автомобили, очевидно се явява някакво отклонение. Трябва да се потърси откъде идва то: дали наистина има толкова и толкова незастраховани МПС, или просто не са отчетени коректно от застрахователите.

При положение, че застраховката е задължителна и при някакъв определен среден размер на застрахователната премия (120 лева, да кажем), много лесно може да се пресметне, умножавайки броя на застраховките по броя на автомобилите (два милиона и половина), че премиеният приход общо за пазара е 300 милиона лева. Тази груба сметка показва, че за петте месеца на годината съотношението между „Каско“ и „Гражданска отговорност“ е 2 към 1 в полза на първата застраховка. В „Булстрад“ е 3 към 1. Ако направим предположение, че премията може да достигне 200 евро, което прави 400 лева, в обозримо бъдеще, т. е. до 2-3 години, ще видите, че премиеният приход по задължителната застраховка автоматично ще надхвърли прихода от „Каско“.

друг водач; следователно такъв водач не се нуждае от автокаска. Ако пък му е нужна, ще си избере в такъв вариант, че да бъде по-евтина и със сравнително висок процент на самоучастие при възникване на щети. Съществуват механизми, при които застраховката „Каско“ може да поевтинее „в пъти“. На практика това ще доведе до нейното ограничаване като пазарен сегмент и тя ще остане в кръга на новите автомобили. Ако стигнем нивото на някои развити страни (стига дотогава да не свърши петролът...) хората да си подменят автомобилите на петата година, застраховката „Каско“ ще трябва да се изчислява само за МПС, които са до пет години.

И у нас се забелязва, че водачите на по-стари автомобили са по-небрежни; погледната част от щетите са с МПС над 5 години.

Забелязва се и друга тенденция: хората, които искат на всяка цена да си върнат платените премии, стават все повече. Значи трябва да се намери начин да се противодейства на това явление. Още преди време ние казахме, че като документ постановлението за прекратяване на производството от прокуратурата е напълно безсмислено. Той само създава вратички или проблеми на гражданите, а преди време беше и сред документите, които се изискваха от застрахователите, за да бъде изплатено обезщетение в случай на кражба.

Броят на кражбите също се увеличава непрекъснато. Престъпността е факт, ясни са и корените й. Има някои „майстори“, които крадат повече, а когато бъдат заловени, се оказва, че органите добре ги познават, но ги пускат; и те си отиват на другия ден и продължават същите „занимания“! Но вече се крадат валяци, трактори, фадрами! Това какво ви говори? Що за държава сме? Как се краде трактор или фадрома, изобщо тежка техника? И как може да се „изнесе“ извън държавата?

(Продължава на стр. 14)