

Anna Jędrzychowska, Ewa Poprawska

Uniwersytet Ekonomiczny we Wrocławiu

UBEZPIECZENIA KOMUNIKACYJNE I ICH WPŁYW NA GOSPODARKE FINANSOWĄ ZAKŁADÓW UBEZPIECZEŃ

Streszczenie: Analiza wpływu ubezpieczeń komunikacyjnych na gospodarkę finansową zakładów ubezpieczeń działających na rynku polskim jest szczególnie istotna, ponieważ stanowią one ponad 60% przypisu składki z ubezpieczeń działu II, dla większości zakładów ubezpieczeń jest to więc podstawowa działalność. Trendy, jakie można obserwować na polskim rynku, są zbieżne z trendami europejskimi, wskaźniki szkodowości kształtują się na podobnym, wysokim poziomie. Praca poświęcona jest analizie wskaźników szkodowości z ubezpieczeń grupy 3 i 10 działu II oraz innych wskaźników istotnych dla oceny wpływu tych ubezpieczeń na finanse zakładów ubezpieczeń (m.in. wskaźniki poziomu kosztów, wskaźniki rentowności, wynik techniczny). Analiza przeprowadzona jest na danych za lata 1999-2009 oraz 2005-2009, z naciskiem położonym na najnowsze dane.

Słowa kluczowe: ubezpieczenia komunikacyjne, wskaźniki szkodowości, wyniki techniczne, gospodarka finansowa zakładów ubezpieczeń.

1. Wstęp

Składka przypisana z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych stanowi łącznie ok. 2/3 składek przypisanych brutto w ubezpieczeniach działu II. Ubezpieczenia te można uznać za dominujący rodzaj działalności zakładów ubezpieczeń majątkowych i pozostałych osobowych na polskim rynku. Z tego powodu warto przyrzeć się dokładniej wynikom działalności zakładów ubezpieczeń w ramach tych grup ubezpieczeniowych, a także przeanalizować trendy, jakie można zauważyć. W niniejszym artykule pod uwagę zostały wzięte dwa rodzaje ubezpieczeń:

- Dział II, grupa 3 – ubezpieczenia casco pojazdów lądowych (zgodnie z załącznikiem do ustawy o działalności ubezpieczeniowej).
- Dział II, grupa 10 – ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej wszelkiego rodzaju, wynikającej z posiadania i użytkowania pojazdów lądowych z napędem własnym (zgodnie z załącznikiem do ustawy o działalności ubezpieczeniowej).

Analiza nie obejmuje innych rodzajów ubezpieczeń związanych z zawieraniem ubezpieczeniami AC i OC bądź z rynkiem motoryzacyjnym, np. ubezpieczeń na-

stępstw nieszczęśliwych wypadków powstałych w związku z ruchem pojazdów (NNW), ubezpieczeń assistance, ubezpieczeń kredytów samochodowych czy ubezpieczeń różnego rodzaju majątku (np. parkingów, garaży, salonów samochodowych, stacji paliwowych czy serwisowych). Nie publikuje się odpowiednich danych na te tematy (nie są one odseparowane z danych dotyczących grup ubezpieczeń, do których należą), a ponadto ubezpieczenia te nie odgrywają tak ważnej roli (jak polisy z grupy 3 i 10) w działalności zakładów ubezpieczeniowych.

2. Ubezpieczyciele prowadzący działalność w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych

Na koniec trzeciego kwartału 2010 r. spośród 33 ubezpieczycieli działu II 24 miało zezwolenie na prowadzenie działalności ubezpieczeniowej w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych, a 20 ubezpieczycieli faktycznie prowadziło taką działalność. W przypadku 12 ubezpieczycieli ubezpieczenia komunikacyjne stanowią więcej niż 60% ich portfela. Polski rynek ubezpieczeń charakteryzuje się dość wysokim stopniem koncentracji, pomimo zmian udziału pięciu największych zakładów ubezpieczeń. Znaczenie to systematycznie się zmniejsza – udział w składce w roku 2009 wynosił 68,56%, przy udziale rok wcześniej na poziomie 71,6%. Na koniec trzeciego kwartału 2010 r. udział pięciu największych zakładów ubezpieczeń działu II (mierzony przypisem składki brutto w dziale II) prezentował się następująco:

1. PZU SA – 34,545%.
2. STU ERGO HESTIA SA – 10,391%.
3. TUiR WARTA SA – 8,609%.
4. TUiR ALLIANZ POLSKA SA – 7,645%.
5. INTERRISK TU SA – 4,628%.

To stanowiło łącznie: 65,818% całości składki zebranej przez ubezpieczycieli działu II w pierwszych trzech kwartałach 2010 r.

Strategia zdobywania rynku przez ubezpieczenia komunikacyjne stosowana jest w ostatnich latach przez wielu ubezpieczycieli. Obecnie ubezpieczenia OC i AC oferowane są często także jako element kompleksowego ubezpieczenia mienia. Największy ubezpieczyciel komunikacyjny, tj. PZU SA, tracił w ostatnich latach swoją pozycję na rynku – pod koniec 2010 r. PZU miało niecałe 40% udziału w OC i 50% w AC (o 10% mniej niż 4 lata temu).

Pod względem udziału pięciu największych zakładów ubezpieczeń prowadzących działalność w obszarze ubezpieczeń grupy 3 i 10 podział polskiego rynku na koniec trzeciego kwartału 2010 r. prezentował się następująco:

1. PZU SA – 34,962%.
2. TUiR WARTA SA – 8,209%.
3. HDI Asekuracja TU SA – 8,113%.

4. MTU Moje Towarzystwo Ubezpieczeń SA – 6,214%.

5. TUiR ALLIANZ POLSKA SA – 5,961%.

To stanowiło łącznie 63,459% składki przypisanej brutto wszystkich zakładów ubezpieczeń prowadzących sprzedaż polis komunikacyjnych.

3. Odszkodowania i świadczenia z ubezpieczeń komunikacyjnych

W 2009 r. łączna wielkość odszkodowań i świadczeń wypłaconych brutto z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych wyniosła 8,91 mld zł, czyli o 18,81% (1,41 mld zł) więcej w stosunku do roku 2008. Uwzględniając zmianę stanu rezerw na niewypłacone odszkodowania i świadczenia brutto, w wysokości 876,85 mln zł, trzeba stwierdzić, że łączna wartość odszkodowań i świadczeń należnych stanowiła kwotę 9,78 mld zł (w 2008 r. odpowiednio 8,28 mld zł). Wzrost wypłat gwałtownie przyspieszył w 2008 r., kiedy to wypłacono o 11,5% większą sumę ubezpieczeń.

W pierwszej połowie 2010 r. zanotowano spadek tempa wzrostów. W odniesieniu do I poł. 2009 r. wzrosty wyniosły 7,1 i 5,5% odpowiednio dla grupy 3 i 10. Prognozując proporcjonalny do 2009 r. przyrost wartości świadczeń, można przyjąć 6,2-procentowy wzrost w całym 2010 r. (dane za cały rok 2010 jeszcze nie są dostępne).

Tabela 1. Odszkodowania i świadczenia z ubezpieczeń komunikacyjnych i ich zmiana

Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto (w mld zł)						
Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009	I poł. 2010
Grupa 3	3,1	2,9	2,81	3,11	3,75	1,99
Grupa 10	3,21	3,43	3,91	4,38	5,16	2,66
w tym ubezpieczenia OC*	2,94	3,23	3,69	4,2	4,97	2,56
Ogółem	6,31	6,33	6,72	7,5	8,91	4,65
Zmiana roczna (w %)						<i>prognoza:</i>
Grupa 3	-1,31	-6,30	-3,07	10,61	20,33	7,10
Grupa 10	2,59	6,73	13,93	12,23	17,73	5,56
w tym ubezpieczenia OC*	6,85	9,56	14,32	13,95	18,15	3,95
Ogółem	0,63	0,33	6,13	11,56	18,81	6,21

* dotyczy obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.

W 2009 r. zakłady ubezpieczeń zrealizowały ok. 774 tys. wypłat z tytułu ubezpieczeń grupy 3 oraz 981 tys. w grupie 10. W stosunku rocznym liczby zanotowały wzrost średnio o 11,9%. W 2007 r. liczba wypłat była o 195 tys. mniejsza.

Tabela 2. Liczba wypłat z ubezpieczeń komunikacyjnych w sztukach i procentowe zmiany

Wyszczególnienie	2005	2006	2007	2008	2009
Liczba (w szt.)					
Grupa 3	623 787	612 008	578 707	646 120	773 698
Grupa 10	716 670	799 420	795 485	873 388	981 208
w tym ubezpieczenie OC*	696 543	783 186	777 682	861 397	964 015
Zmiana roczna (w %)					
Grupa 3	-2,74	-1,89	-5,44	11,65	19,75
Grupa 10	7,99	11,55	-0,49	9,79	12,35
w tym ubezpieczenie OC*	9,36	12,44	-0,70	10,76	11,91

* dotyczy obowiązkowych ubezpieczeń OC posiadaczy pojazdów mechanicznych.

Źródło: dane KNF.

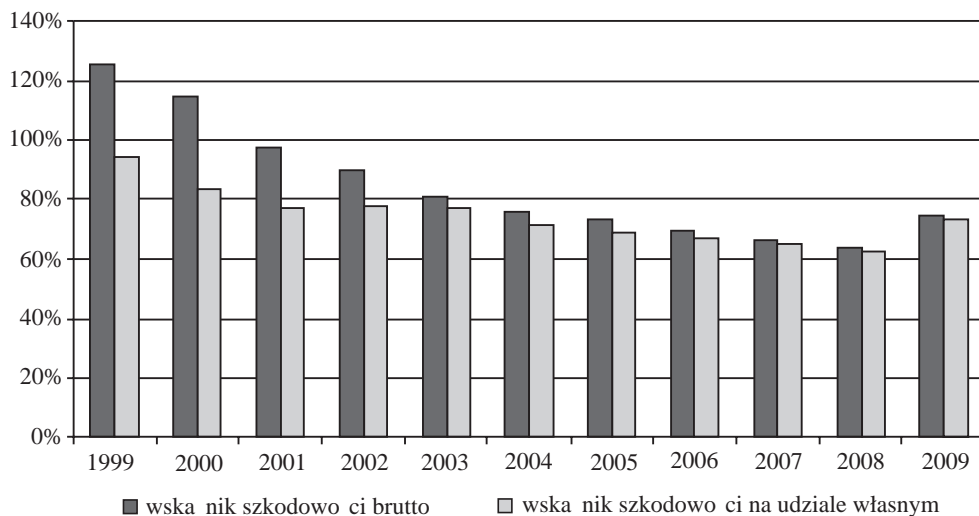
Przez pierwsze 6 miesięcy 2010 r. wypłacono odszkodowania z 438 959 polis z grupy 3 oraz 537 929 z grupy 10. Prosty rachunek, zakładający podwojenie tej liczby na koniec roku, pozwala prognozować wynik ok. 870 tys. w grupie 3 i ponad 1 mln w grupie 10 do końca 2010 r. Oznacza to dalszy wzrost liczby polis, z tytułu których wypłacono odszkodowania, ale o zmniejszonej dynamice.

Średnia wartość pojedynczej szkody wypłaconej (odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto do liczby wypłat), pomimo wahań, utrzymuje się na zbliżonym poziomie od 5 lat. Średnia szkoda wyniosła w latach 2005-2009 w ubezpieczeniach AC 4,84 tys. zł, natomiast w ubezpieczeniach OC 5,15 tys. zł. W 2009 r. w stosunku do charakterystyk roku 2008 w grupie 3 nastąpił niewielki wzrost wysokości średniego wypłaconego odszkodowania, natomiast w grupie 10 zwiększenie wynosi 4,79%. Wzrost średniej wysokości szkody w grupie 10 (o ponad 240 zł) związany jest ze wzrostem wysokości odszkodowań z tytułu szkód osobowych oraz z wprowadzeniem zadośćuczynienia pieniężnego za doznaną krzywdę.

Istotnym elementem mierzącym poziom szkodowości działalności technicznej są wskaźniki szkodowości. Na rysunkach 1 i 2 przedstawione zostały wskaźniki szkodowości brutto i netto dla grupy 3 i 10 w latach 1999-2009. Wskaźniki te obliczone są według metodologii analizy finansowej zakładów ubezpieczeń (za [Metodologia analizy... 2000]).

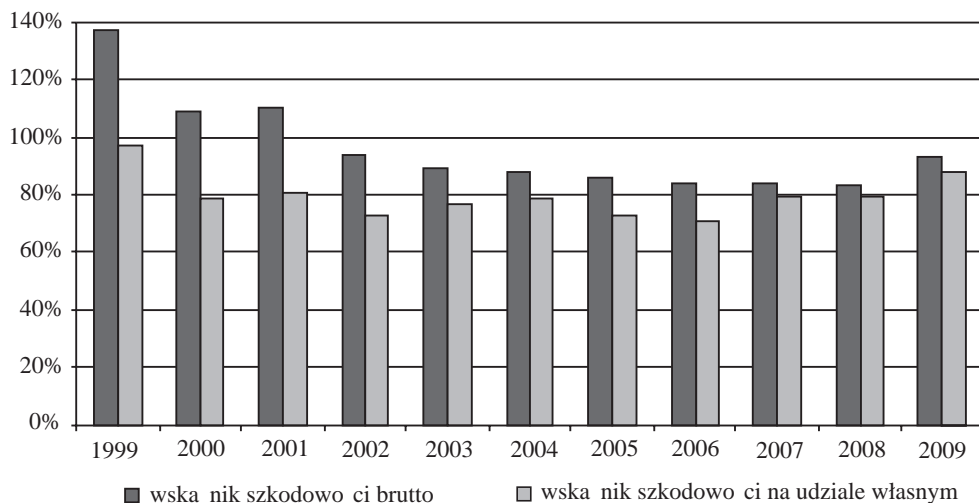
Wartości wskaźników szkodowości dla ubezpieczeń casco pojazdów mechanicznych wykazywały w latach 2005-2008 tendencję spadkową. W roku 2009 wskaźniki szkodowości dla tej grupy ubezpieczeń zanotowały wzrost i ukształtowały się na poziomie 73% (brutto) oraz 73,5% (na udziale własnym). W pierwszej połowie 2010 r. wskaźnik znowu wzrósł i wyniósł 81,7% brutto i 82,1% na udziale własnym.

W ubezpieczeniach grupy 10 daje się zaobserwować wzrost wartości wskaźników szkodowości. Na koniec 2009 r. wartości wskaźników szkodowości w grupie



Rys. 1. Wskaźniki szkodowości brutto i na udziale własnym dla ubezpieczeń grupy 3 działu II

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.

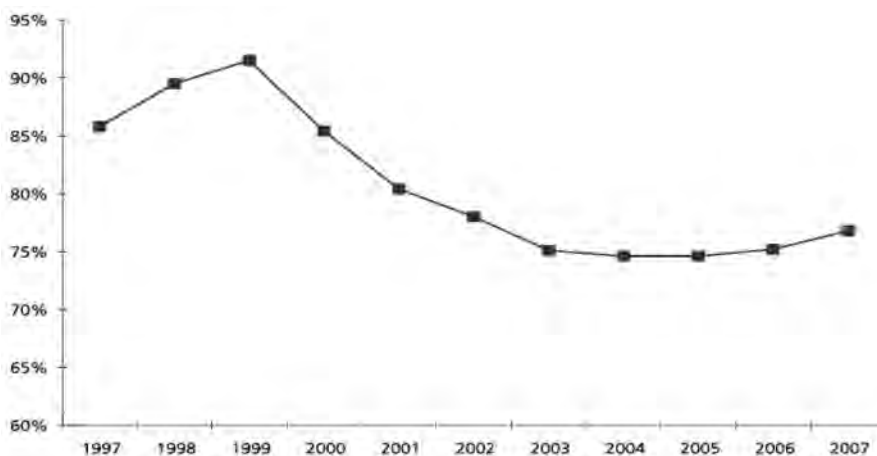


Rys. 2. Wskaźniki szkodowości brutto i na udziale własnym dla ubezpieczeń grupy 10 działu II

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.

10 wynosiły 86,24% (brutto) oraz 88,08% (na udziale własnym). W pierwszej połowie 2010 r. osiągnięty został poziom minimalnie niższy (85,4 i 86,5%), jednak w stosunku do półrocza 2009 wyniki są wyższe.

Warto również przeanalizować wskaźniki szkodowości w dłuższym okresie, wówczas możliwe jest zauważenie długookresowych trendów oraz występowanie



Rys. 3. Wskaźniki szkodowości ubezpieczeń komunikacyjnych w krajach UE w latach 1997-2007

Źródło: [Europejski Rynek...].

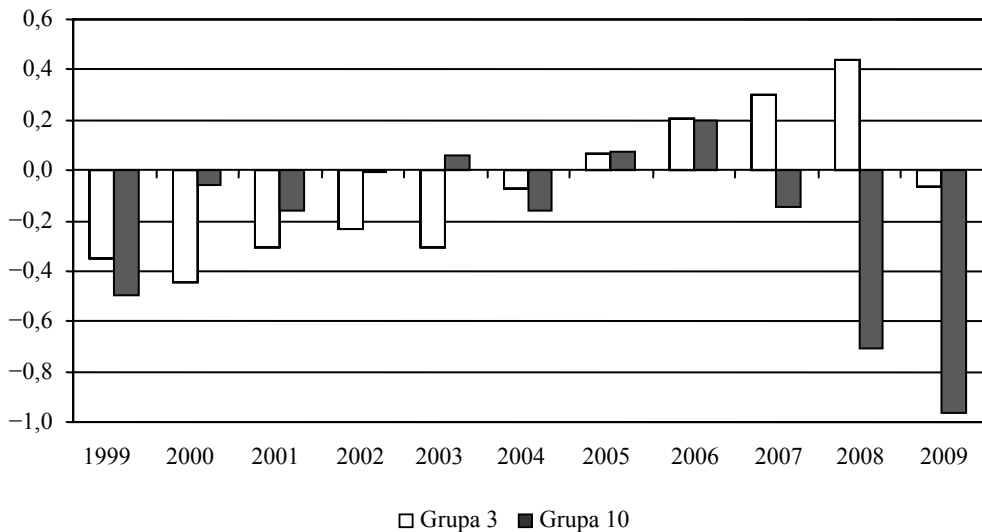
cykli underwritingowych. W latach 1999-2001 wskaźniki te kształtowały się powyżej 100%, w następnych latach uległy obniżeniu do poziomu ok. 90% (brutto w grupie 3) i 70% (brutto w grupie 10). Można również zaobserwować, że wskaźniki te po osiągnięciu minimów ok. 2006 r. zaczynają wykazywać tendencję wzrostową. Można wiązać to zjawisko przede wszystkim z poziomem konkurencji na rynku ubezpieczeń komunikacyjnych i bardzo niskim poziomem składek, który ma bezpośrednie przełożenie na szkodowość tych ubezpieczeń.

Porównując trendy w szkodowości ubezpieczeń komunikacyjnych w Polsce oraz w innych krajach europejskich, można zauważyć bardzo podobne wartości wskaźników szkodowości oraz bardzo podobne tendencje rynkowe (rys. 3).

4. Wpływ wyników z ubezpieczeń komunikacyjnych na wynik techniczny

Wynik finansowy stanowi podstawowy element oceny efektywności i rentowności działania zakładu ubezpieczeń. Wynik finansowy, oprócz wysokości kapitałów oraz skali podejmowanego ryzyka, determinuje bezpieczeństwo zakładu ubezpieczeń. Zysk pozwala m.in. rozwijać działalność operacyjną zakładu ubezpieczeń oraz zwiększać skalę jego działalności. Elementem wyniku finansowego jest wynik techniczny.

Wynik techniczny liczony jest z podstawowej działalności zakładu ubezpieczeń, a na jego wysokość wpływają przychody ze składek, kwalifikowane przychody z działalności lokacyjnej, wypłacone odszkodowania i świadczenia, zmiana stanu rezerw techniczno-ubezpieczeniowych oraz koszty działalności ubezpieczeniowej oraz pozostałe koszty i przychody techniczne.



Rys. 4. Wynik techniczny ubezpieczeń grupy 3 i 10 działu II w latach 1999-2009 (w mld zł)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.

Działalność w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych w grupie zarówno 3, jak i 10 skutkowałą ujemnym wynikiem technicznym w latach 1999-2004, w kolejnych latach – 2005-2007 – była dla zakładów ubezpieczeń rentownym rodzajem działalności. Sytuacja uległa zmianie w 2008 r. – przede wszystkim w grupie 10, a jej dalsze pogorszenie nastąpiło w roku 2009, tym razem w obu grupach. Mało dochodowa w całym badanym okresie grupa 10 przyniosła w 2008 r. stratę na poziomie 700 mln zł, a w 2009 r. aż 960 mln zł. Łączna strata techniczna z ubezpieczeń komunikacyjnych zakładów ubezpieczeń przekroczyła w 2009 r. 1 mld zł.

Analizując wynik techniczny z tytułu ubezpieczeń komunikacyjnych, należy dodać, że na jego wysokość w głównej mierze wpływa wynik techniczny w grupie 3 i 10 największego zakładu – PZU SA.

Istotność ubezpieczeń komunikacyjnych w dziale II jest bardzo duża. Ponad 73% odszkodowań w dziale II to odszkodowania z grup 3 i 10, choć trzeba zaznaczyć, że kilka lat temu udział był ok. 4-5 punktów procentowych wyższy.

W tabeli 3 zaprezentowano wyniki grup 3 i 10 w drugim półroczu 2010 r. w porównaniu z 1 połową 2009 r. Widoczny jest spadek udziału odszkodowań komunikacyjnych w ogóle odszkodowań, spowodowany dużymi wypłatami z tytułu szkód powodziowych. Wynik techniczny grup 3 i 10 przekroczył pół miliarda zł strat, co spowodowało zbliżony, bardzo niekorzystny wynik na koniec roku, oscylujący wokół 1 mln zł straty.

W roku 2009 i w I połowie roku 2010 wynik techniczny był ujemny, a wpływ na to miały przede wszystkim grupy 3 i 10. Miliard strat w ubezpieczeniach komunikacyjnych w 2009 r. spowodował prawie 300 mln straty ogółem. Pół miliona strat

Tabela 3. Zestawienie wypłaconych odszkodowań i świadczeń oraz wyników technicznych z lat 2009 i 2010

Odszkodowania wypłacone (w mln zł)	1 poł. 2009	1 poł. 2010
Grupa 3	1858,1	1991,3
Grupa 10	2519,9	2659,7
Razem 3 i 10	4378,0	4651,0
Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto	5935,4	6762,1
Udział grupy 3 i 10 ogółem	74%	69%
Wynik techniczny grupy 3	123,6	-238,7
Wynik techniczny grupy 10	-369,1	-280,2
Wynik techniczny grup 3 i 10	-245,5	-518,9
Wynik techniczny działu II	194,9	-774,0

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.

osiągnięto do połowy 2010 r., co skutkuje wynikiem technicznym w dziale II na poziomie aż -774 mln. Należy zwrócić uwagę na zmniejszające się straty w tym roku z tytułu ubezpieczeń OC. Strata jest mniejsza o 24% od okresu analogicznego w roku ubiegłym. W 2009 r. tylko 5 zakładów wykazało zysk techniczny z ubezpieczeń komunikacyjnych przy 21 zakładach odnotowujących straty.

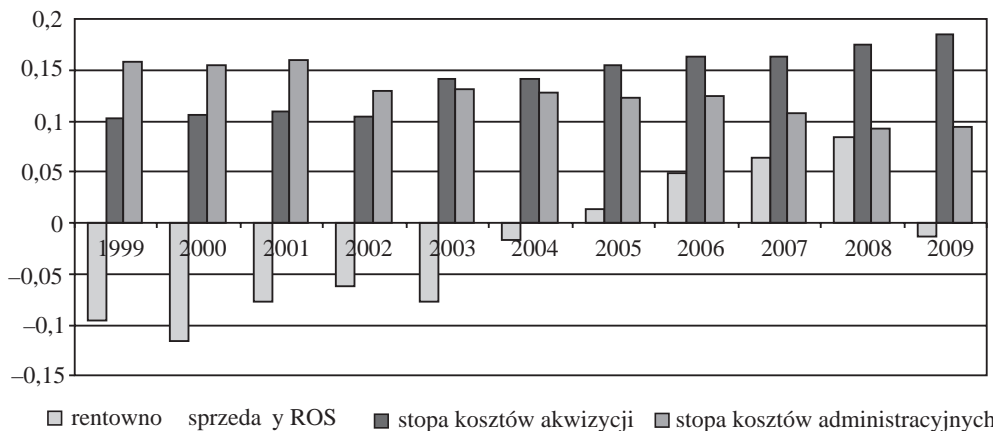
Z porównania (dane w tab. 4) planów zakładów ubezpieczeń i ich realizacji w I kwartale 2010 r. wynika, że założony plan sprzedażowy został praktycznie wykonany, natomiast znacznie przekroczone zostały planowane wypłacone świadczenia i to one miały największy wpływ na powstałą stratę.

Warto porównać również koszty związane z funkcjonowaniem ubezpieczeń komunikacyjnych w ciągu lat. Na rysunkach 5 i 6 zestawione są wskaźniki kosztów administracyjnych oraz kosztów akwizycji z grup 3 i 10 w latach 1999-2009 oraz wskaźnik rentowności sprzedaży ubezpieczeń z tych grup.

Tabela 4. Założenia i realizacje planów na pierwszy kwartał 2010 r.

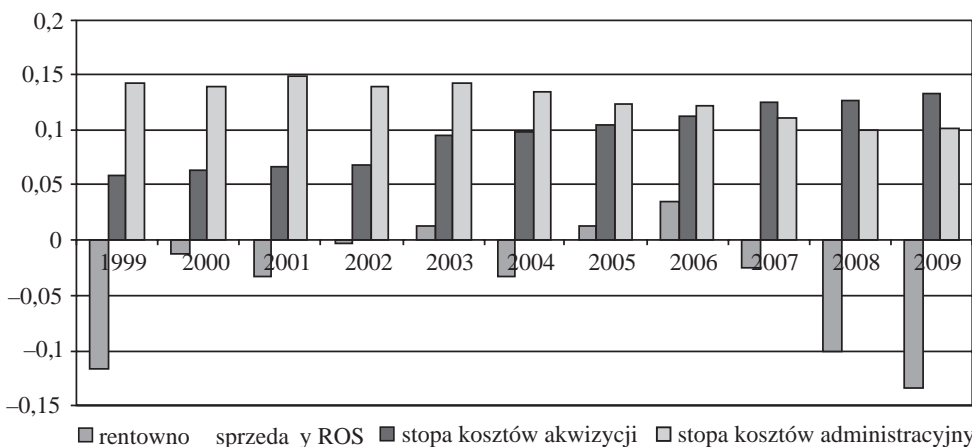
Wyszczególnienie	Wynik	Plan	Realizacja
Dział II			
Składki przypisane brutto	5859	5859	99,65%
Odszkodowania i świadczenia wypłacone brutto	3417	3056	111,80%
Koszty akwizycji	1054	1101	95,77%
Koszty administracyjne	464	540	85,91%
Wynik techniczny	-344	174	-197,33%
Wynik na działalności lokacyjnej	486	489	99,35%
Zysk (strata) netto	-320	313	-10,28%

Źródło: dane KNF.



Rys. 5. Wskaźnik rentowności sprzedaży (ROS) oraz stopa kosztów akwizycji i kosztów administracyjnych dla ubezpieczeń z grupy 3 w latach 1999-2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.



Rys. 6. Wskaźnik rentowności sprzedaży (ROS) oraz stopa kosztów akwizycji i kosztów administracyjnych dla ubezpieczeń z grupy 10 w latach 1999-2009

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych KNF.

Koszty akwizycji w grupie zarówno 3, jak i 10 rosną systematycznie w całym analizowanym okresie od poziomu ok. 10% w grupie 3 i 5% w grupie 10 w latach 1999-2003 do ok. 14-18% i 10-14% odpowiednio w grupach 3 i 10 w latach późniejszych. Znaczny wzrost kosztów nastąpił w roku 2003.

Odwrotną tendencję można natomiast zauważyć odnośnie do kosztów administracyjnych, co należy wiązać z rozwojem systemów informatycznych i automatyzacją procesów administrowania portfelami ubezpieczeń.

Wskaźniki rentowności sprzedaży wykazują podobne tendencje jak wskaźniki szkodowości, tzn. można zaobserwować ich dodatnie wartości w latach 2005-2008 w grupie 3 oraz wahania wartości w grupie 10. Ponadto nastąpiło wyraźne pogorszenie wartości w roku 2009 w grupie 3 i ujemne wartości odnotowano w grupie 10 już od roku 2007.

5. Przyczyny braku rentowności ubezpieczeń komunikacyjnych

Na ujemny wynik techniczny w grupach ubezpieczeń komunikacyjnych wpływ miały m.in.:

- 1) wzrost cen części zamiennych, wzrost kosztów robocizny;
- 2) niedopasowanie taryf składek w ubezpieczeniach autocasco. Wpłynęła na to polityka zakładów ubezpieczeń powodująca obniżanie składek. Obniżki uwarunkowane były silną konkurencją na rynku, w tym szczególnie ze strony oddziałów zagranicznych zakładów ubezpieczeń. W 2009 r. średnia składka z ubezpieczeń grupy 3 zmniejszyła się o ponad 130 zł (12%), z grupy 10 o 1,7%;
- 3) wysoka szkodowość związana z:
 - dużą liczbą wypadków drogowych, kradzieży i przestępstw ubezpieczeniowych,
 - rosnącymi kosztami szkód (wypłat), szczególnie wskutek wzrostu wypłat z tytułu szkód osobowych (efekt zwiększania się świadomości prawnej poszkodowanych w wypadkach, wzrostu kosztów likwidacji związanego z ceną części oraz kosztami napraw; obserwowana jest tendencja stałego wzrostu średnich kosztów wypadku drogowego),
 - obciążeniem zakładów ubezpieczeń kosztami z tytułu wypłat z polisy OC komunikacyjnego zadośćuczynień za śmierć osoby bliskiej (od 2008 r.),
 - wzrostem wartości wypłat z tytułu szkód zagranicznych spowodowanych przez obywateli RP;
- 4) poniesione przez zakłady ubezpieczeń koszty związane z funkcjonującym w 2007 r. i 2008 r. „podatkiem Religii”;
- 5) niezrealizowanie założeń sprzedażowych w zakresie ubezpieczeń komunikacyjnych, w tym głównie w segmencie klienta korporacyjnego, gdzie ubezpieczającym jest leasingodawca;
- 6) niższy niż zakładany popyt na ubezpieczenia majątkowe (w związku z mniejszymi wznowieniami w ubezpieczeniach mienia od ognia dla klienta masowego) i w zakresie ubezpieczeń wypadkowych i pozostałych OC.

6. Podsumowanie

Ze względu na swoją powszechność oraz na poziom poboru składki ubezpieczenia komunikacyjne można uznać za najważniejszy segment polskiego rynku ubezpieczeń. Od wielu lat stanowią ponad 2/3 rynku ubezpieczeń majątkowych pod względem zarówno przypisu składki, jak i poziomu wypłaconych odszkodowań. Ze

względu na znaczenie ubezpieczeń komunikacyjnych dla całego rynku ubezpieczeń majątkowych koniunktura i rentowność w tym segmencie warunkuje kondycję oraz efektywność działalności ubezpieczycieli majątkowych.

W ostatnich 2 latach silna konkurencja pomiędzy zakładami ubezpieczeń wymusiła obniżanie pobieranych składek, co przyczyniło się do obniżenia wyniku technicznego w roku 2009 i pierwszej połowie 2010. W 2009 r. średnia składka z ubezpieczeń grupy 3 zmniejszyła się o ponad 130 zł (12%). Wynik techniczny po 6 miesiącach 2010 r. to już strata w wysokości 774 mln zł, choć „tylko” 500 mln straty to udział grupy 3 i 10. Na ujemny wynik wpłynął także wzrost wielkości odszkodowań spowodowany rosnącym kosztem szkody komunikacyjnej. W 2009 r. wypłacono prawie 9 mld zł odszkodowań, a prognozy na rok 2010 zakładały przekroczenie tej kwoty. Analizując dane za pół roku 2010, można mieć jedynie nadzieję na zmniejszenie dynamiki wzrostu, która od 2 lat jest dwucyfrowa.

Literatura

- Dane dotyczące rynku ubezpieczeń ze strony Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego, www.knf.gov.pl.
Europejski Rynek Ubezpieczeń Komunikacyjnych, Raport CEA, tłumaczenie PIU, 2010, www.piu.org.pl.
Metodologia analizy finansowej zakładów ubezpieczeń, PIU, 2000, www.piu.org.pl.
Raport o stanie sektora ubezpieczeń po I kwartale 2010, UKF.
Raport o stanie sektora ubezpieczeń po III kwartale 2010, UKF.
Raporty okresowe Grupy PZU SA, www.pzu.pl.
Skargi kierowane do Rzecznika Ubezpieczonych dotyczące problematyki ubezpieczeń gospodarczych oraz zabezpieczenia społecznego w I półroczu 2010 roku.
Stan bezpieczeństwa ruchu drogowego, sprawozdanie, Ministerstwo Infrastruktury.
Ubezpieczenia komunikacyjne w latach 2005-2009, Raport Urzędu Komisji Nadzoru Finansowego (UKNF) i Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego (UFG), www.ufg.gov.pl.
Ubezpieczenia komunikacyjne w Polsce w latach 2006-2008, Komisja Ubezpieczeń Komunikacyjnych PIU, www.piu.org.pl.

MOTOR INSURANCE IN THE POLISH MARKET AND ITS IMPACT ON FINANCIAL MANAGEMENT OF INSURANCE COMPANIES

Summary: The analysis of the impact of motor insurance on financial management of insurance companies operating in the Polish market is particularly important because they constitute more than 60% of premium written in non-life branch, for most insurance companies so it is the main part of business. Trends that can be observed in the Polish market are similar to European trends, claims ratios are at a similar high level. The paper is devoted to the analysis of ratios of the insurance groups 3 and 10 (claims ratios, the level of costs, profitability ratios, the technical result). The analysis is carried out on data for the years 1999-2009 and 2005-2009, with emphasis on the latest data.