

# BAB 1

## PENDAHULUAN

### 1.1 Latar Belakang

Islam sebagai agama yang lengkap dan merupakan *way of life* telah memberi arahan pada setiap aspek kehidupan manusia. Salah satu arahan dalam berhubungan antar sesama manusia adalah perintah untuk saling tolong menolong. Allah Swt. berfirman dalam Al Qur'an surat Al Maidah ayat (2) sebagai berikut:

.. وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ

اللَّهُ شَدِيدُ الْعِقَابِ ﴿٢﴾

..... dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. dan bertakwalah kamu kepada Allah, Sesungguhnya Allah Amat berat siksa-Nya. (QS. Al Maidah : 2)

Dalam bentuk formal, mekanisme tolong menolong untuk menghadapi berbagai risiko kehidupan yang memiliki dampak keuangan diwujudkan dalam mekanisme takaful/asuransi. Dalam mekanisme takaful setiap peserta takaful akan membantu peserta takaful lainnya yang terkena musibah melalui akad *tabarru*. Untuk itu setiap peserta takaful bersepakat agar masing-masing mengumpulkan sejumlah dana dalam besaran tertentu sebagai dana penanggulangan musibah.

Mekanisme takaful ini telah diterima secara luas oleh kalangan muslim. Hal ini terefleksi dalam perkembangan asuransi syariah di Indonesia yang cukup mengembirakan. Ditinjau dari perolehan premi bruto, total premi bruto asuransi syariah dibandingkan dengan total premi bruto industri asuransi meningkat 24,7%, yaitu dari 0,85% pada tahun 2005 menjadi 1,06% pada tahun 2006. Sedangkan dari sisi kekayaan, persentase total kekayaan asuransi syariah dengan total kekayaan industri asuransi meningkat sebesar 11,1%, dari 0,90% pada tahun 2005 menjadi 1,0% pada tahun 2006.

Data pada sektor asuransi umum, pada tahun 2006 secara keseluruhan (konvensional dan syariah) tercatat mengumpulkan premi sebesar Rp 17.615,6 milyar. Perolehan premi tersebut didominasi lini usaha asuransi harta benda (kebakaran), kendaraan bermotor, dan pengangkutan. Asuransi harta benda tercatat menghasilkan premi sebesar Rp5.598,9 juta atau 32% dari seluruh perolehan premi. Asuransi kendaraan bermotor tercatat meraih pendapatan premi bruto sebesar Rp 5.063,5 juta atau 29% dari seluruh pendapatan premi. Kenaikan premi bruto tertinggi pada tahun 2006 dialami oleh perusahaan asuransi kerugian yang menyelenggarakan usaha dengan prinsip syariah yaitu meningkat sebesar 70% dari tahun sebelumnya, yaitu dari sebesar Rp 127 milyar pada tahun 2005 menjadi sebesar Rp 217 milyar. Premi bruto tahun 2006 tersebut adalah 1,3% dari total premi bruto perusahaan asuransi kerugian dan reasuransi tahun 2006. Pada asuransi kerugian syariah, asuransi kendaraan bermotor mendominasi perolehan premi. Premi asuransi kendaraan bermotor syariah pada tahun 2006 tercatat sebesar Rp 117 milyar atau 61,46% dari premi asuransi umum syariah. Pasar asuransi kendaraan bermotor syariah diprediksi akan terus tumbuh seiring dengan meningkatnya penjualan kendaraan bermotor, harga kendaraan dan kesadaran masyarakat untuk hidup sesuai ajaran islam. Perolehan premi asuransi umum syariah tahun 2006 disajikan pada Tabel 1.1

Tabel 1.1 Perolehan Premi Asuransi Umum Syariah Tahun 2006

Dalam jutaan rupiah

Lini Bisnis	Premi Langsung	<i>Inward</i> Luar Negeri	Jumlah	Proporsi
Harta Benda	24.797,00	1.163,10	25.960,10	13,59%
Kendaraan Bermotor	117.443,30	-	117.443,30	61,46%
Marine Cargo	4.677,40	274,10	4.951,50	2,59%
Marine Hull	6.195,90	1,00	6.196,90	3,24%
Energi	162,00	-	162,00	0,08%
Rekayasa	6.460,60	249,60	6.710,20	3,51%
Liability	63,40	-	63,40	0,03%

Tabel 1.1 (sambungan)

Dalam jutaan rupiah

Lini Bisnis	Premi Langsung	<i>Inward</i> Luar Negeri	Jumlah	Proporsi
Kecelakaan Diri dan Kesehatan	1.286,90	-	1.286,90	0,67%
Suretyship	10.720,70	-	10.720,70	5,61%
Aneka	17.466,80	122,30	17.589,10	9,20%
Total	189.274,00	1.810,10	191.084,10	100,00%

Sumber: Indonesia Insurance in 2006, telah diolah kembali

Pasar asuransi kendaraan yang terus berkembang menarik minat semua perusahaan asuransi untuk terjun memperebutkan pangsa pasar. Persaingan dalam lini bisnis asuransi kendaraan bermotor mendorong perusahaan-perusahaan asuransi untuk menerapkan berbagai strategi dalam usahanya meraih pangsa pasar. Salah satu strategi yang banyak dipakai adalah dengan memberikan diskon tarif atau memberikan komisi yang besar kepada perantara ( Pialang atau perusahaan pembiayaan). Sejak tahun 1982 perusahaan asuransi menggunakan tarif premi referensi asuransi kendaraan bermotor yang dikeluarkan oleh asosiasi sebesar 3% dari uang pertanggungan. Karena adanya persaingan, tarif premi yang berlaku turun sangat tajam. Penurunan tersebut dilakukan melalui pemberian diskon/komisi di luar kewajaran.

Persaingan tarif tersebut menyebabkan iklim asuransi kendaraan bermotor menjadi kurang sehat. Data *loss ratio* dari 4 (empat) perusahaan reasuransi nasional yang dicatat berdasarkan *underwriting base* untuk tahun *underwriting* 2001 s.d. 2006 menunjukkan bahwa akumulasi *loss ratio* pada tahun kedua untuk tahun *underwriting* tahun 2004 tercatat sebesar 71%, naik 27% dibandingkan tahun *underwriting* 2003 yang tercatat sebesar 44%. Bahkan pada tahun ketiga, akumulasi *loss ratio* tahun *underwriting* 2004 naik menjadi sebesar 85%. Indikasi memburuknya *loss ratio* asuransi kendaraan bermotor masih terlihat pada *underwriting* tahun 2005, akumulasi *loss ratio* pada tahun kedua tercatat sebesar 68%. Sedangkan data berdasarkan *calender base* menunjukkan tahun 2001 s.d.

tahun 2005 premi yang diperoleh lini usaha asuransi kendaraan bermotor rata-rata naik sebesar 19%. Namun, klaim yang harus dibayarkan selama periode tersebut rata-rata naik sebesar 23%. Hasil ini lebih buruk dibandingkan dengan perolehan premi dan pembayaran klaim untuk seluruh lini usaha asuransi. Selama periode tersebut, premi yang diperoleh seluruh lini usaha asuransi mencapai rata-rata pertumbuhan sebesar 13% dan klaim tumbuh rata-rata sebesar 6%.

Dalam upaya mencegah semakin memburuknya rasio klaim lini usaha asuransi kendaraan bermotor yang diakibatkan persaingan tarif secara tidak sehat, pemerintah (Departemen Keuangan) telah menerbitkan Peraturan Menteri Keuangan nomor 74/PMK.06/2006 tanggal 29 Agustus 2006 tentang Penyelenggaraan Pertanggungans Asuransi Pada Lini Usaha Asuransi Kendaraan Bermotor. Penerbitan peraturan Menteri Keuangan tersebut pada dasarnya bertujuan mengembalikan penetapan tarif premi asuransi kendaraan bermotor sesuai dengan praktek asuransi yang sehat, yaitu memperhitungkan semua unsur pembentuk premi, menggunakan asumsi yang wajar, serta menggunakan data yang memadai. Dengan adanya tingkat premi yang wajar, maka diharapkan peserta asuransi akan memperoleh harga pertanggungans yang wajar dan pelayanan klaim yang memuaskan. Dari sisi perusahaan asuransi juga akan mendapat keuntungan yang wajar dan akumulasi dana yang cukup dari bisnis asuransi kendaraan bermotor yang berguna bagi kelangsungan usahanya. Pihak ketiga (pialang, perusahaan pembiayaan, dan agen) yang terkait dengan pemasaran produk asuransi kendaraan bermotor juga mendapatkan imbalan yang wajar.

Peraturan Menteri Keuangan nomor 74/PMK.06/2006 tersebut menetapkan referensi tarif premi risiko murni asuransi kendaraan bermotor yang harus digunakan dalam perhitungan premi bagi perusahaan asuransi yang tidak memiliki sumber daya (data dan tenaga ahli) untuk menghitung tarif secara *inhouse*. Referensi tarif premi risiko murni tersebut diklasifikasikan berdasarkan jenis kendaraan dan harga pertanggungans. Jenis kendaraan di bedakan menjadi 2(dua) golongan yaitu kendaraan non truk (penumpang) dan kendaraan truk (angkutan barang). Penggolongan tarif berdasarkan Peraturan Menteri Keuangan nomor 74/PMK.06/2006 ditampilkan pada Tabel 1.2.

Tabel 1.2 Tarif Referensi Asuransi Kendaraan Bermotor

KATEGORI	UANG PERTANGGUNGAN	TARIF PREMI PERTANGGUNGAN TOTAL LOSS ONLY (TLO)	TARIF PREMI PERTANGGUNGAN COMPREHENSIVE
(1)	(2)	(3)	(4)
<b>Jenis Kendaraan Non Truck</b>			
Kategori 1	0 s.d. Rp150.000.000,00	0,74%	2,18%
Kategori 2	Rp151.000.000,00 s.d. Rp300.000.000,00	0,67%	1,96%
Kategori 3	Rp301.000.000,00 s.d. Rp500.000.000,00	0,62%	1,74%
Kategori 4	Rp501.000.000,00 s.d. Rp800.000.000,00	0,62%	1,48%
Kategori 5	Lebih dari Rp800.000.000,00	0,56%	1,19%
<b>Jenis Kendaraan Truck</b>			
Kategori 6	Semua uang pertanggungan	0,62%	2,01%

Sumber : Lampiran 1, Peraturan Menteri Keuangan nomor 74/PMK.06/2006

## 1.2 Perumusan Masalah Dan Pertanyaan Penelitian

Biaya klaim atau premi risiko murni merupakan unsur utama dalam menentukan rate premi (tabarru) dan mengacu kepada PMK 74 maka besarnya unsur biaya klaim dapat mencapai 50% dari struktur premi. Mengingat unsur biaya klaim yang sangat dominan dalam struktur premi maka agar dapat menerapkan premi secara adil (*equitable*) kepada peserta asuransi perlu diidentifikasi faktor-faktor yang berpengaruh pada besarnya premi risiko murni secara lebih teliti.

Premi yang adil menurut Mehr dan Cammack (hal 600, 1976) adalah bila premi yang dibayar setiap peserta asuransi telah sesuai dengan perkiraan klaim dan biaya-biaya yang berkaitan dalam masa asuransi. Untuk dapat memperkirakan klaim dalam masa asuransi maka perlu diperhitungkan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap klaim dan selanjutnya mempertimbangkan variabel-variabel tersebut dalam klasifikasi tarif premi. Bossert (hal. 1, 1999) berpendapat bahwa *“the most equitable insurance premium scheme is one where the premium paid by each agents (peserta asuransi – pen.) is equal to the expected value of the payout of the insurer to this agent”*. Harga yang diperkirakan akan dibayar oleh penanggung kepada peserta asuransi adalah klaim asuransi. Dengan demikian

individu yang memiliki risiko kecelakaan (klaim) yang tinggi seharusnya membayar premi yang tinggi pula.

Referensi tarif premi risiko murni yang ditetapkan Departemen Keuangan hanya memperhitungkan variabel jenis kendaraan dan harga pertanggungan. Faktor risiko manusia sebagai operator kendaraan dan lingkungan dimana kendaraan dioperasikan yang diperkirakan berpengaruh terhadap perkiraan klaim belum diperhitungkan dalam referensi tarif premi tersebut. Referensi tarif premi risiko murni yang mengklasifikasikan tarif hanya berdasar jenis kendaraan dan harga pertanggungan menimbulkan sikap kurang adil terhadap peserta asuransi. Sebagai ilustrasi adanya sikap kurang adil dalam penerapan tarif premi risiko murni tersebut disajikan dalam Tabel 1.3 berikut ini:

Tabel 1.3 Contoh Penerapan Referensi Tarif Premi Risiko Murni

Keterangan	Bapak A	Ibu B
Jenis Kendaraan	Sedan	<i>Minivan</i>
Harga Kendaraan	Rp 200 juta	Rp 200 juta
Wilayah Operasi Kendaraan	Jakarta	Purbalingga
Umur Kendaraan	3 tahun	1 tahun
Tarif referensi ( <i>Comprehensive</i> )	1,96%	1,96%
Premi Risiko Murni	Rp3.920.000	Rp3.920.000

Sumber: data ilustrasi

Dari tabel di atas dapat dilihat dengan jelas bahwa Bapak A dan Ibu B memiliki karakteristik risiko yang berbeda ditinjau dari perbedaan jenis kelamin, jenis kendaraan, usia kendaraan, maupun wilayah operasional kendaraan. Namun berdasarkan referensi tarif premi, Bapak A dan Ibu B dikenakan premi risiko murni yang sama yakni sebesar Rp3.920.000,00 karena harga kendaraan yang dimiliki Bapak A dan Ibu B sama yaitu Rp200.000.000,00. Jenis kendaraan Bapak

A dan Ibu B juga sama yaitu kategori Non Truk, sehingga dikenakan tarif premi risiko murni sebesar 1,96% dari harga kendaraan. Ilustrasi tersebut jelas menggambarkan adanya ketidakadilan dalam penerapan tarif premi risiko murni referensi bagi peserta asuransi.

Tuntutan agar muslimin bersikap adil merupakan pelaksanaan perintah Allah dalam surat Maidah dan surat Huud berikut ini:

..أَعْدِلُوا. هُوَ أَقْرَبُ لِلتَّقْوَىٰ وَاتَّقُوا اللَّهَ ۚ إِنَّ اللَّهَ خَبِيرٌ بِمَا تَعْمَلُونَ ﴿٨﴾

...berlaku adillah, karena adil itu lebih dekat kepada takwa. dan bertakwalah kepada Allah, Sesungguhnya Allah Maha mengetahui apa yang kamu kerjakan. (QS. Al Maidah : 8)

وَيَقُومُوا أَوْفُوا الْمِكْيَالَ وَالْمِيزَانَ بِالْقِسْطِ ۗ وَلَا تَبْخُسُوا النَّاسَ أَمْشِيَاءَ هُمْ

وَلَا تَعْتُوا فِي الْأَرْضِ مُفْسِدِينَ ﴿٨٥﴾

Dan Syu'aib berkata: "Hai kaumku, cukupkanlah takaran dan timbangan dengan adil, dan janganlah kamu merugikan manusia terhadap hak-hak mereka dan janganlah kamu membuat kejahatan di muka bumi dengan membuat kerusakan (QS. Huud : 85).

Berdasarkan uraian tersebut, rumusan masalah dalam tesis ini adalah referensi tarif premi risiko murni asuransi kendaraan bermotor yang mengklasifikasikan tarif hanya berdasar jenis kendaraan dan harga pertanggungan saja belum mencerminkan perkiraan klaim dalam masa asuransi sehingga menimbulkan kondisi kurang adil bagi peserta asuransi.

Untuk itu Departemen Keuangan perlu mempertimbangkan lebih banyak faktor-faktor yang berpengaruh terhadap klaim kendaraan bermotor. Klaim kendaraan bermotor dari peserta asuransi dipengaruhi oleh *Claim Frequency* (*claim frequency*) dan *Claim Severity* (*claim severity*). Faktor demografi pengemudi, penggunaan kendaraan, dan wilayah operasional kendaraan

merupakan faktor-faktor yang mungkin berpengaruh terhadap *Claim Frequency* kendaraan bermotor dan besarnya klaim (*Claim Severity*) sehingga layak dipertimbangkan dalam penetapan tarif premi risiko murni agar penanggung dapat bertindak lebih adil kepada peserta asuransi, khususnya asuransi syariah.

Penelitian faktor-faktor yang berpengaruh terhadap *Claim Frequency* kendaraan bermotor dan *Claim Severity* tidak dapat dilakukan untuk seluruh portofolio asuransi kendaraan bermotor yang ada di asuransi umum syariah mengingat adanya keterbatasan waktu dan biaya. Untuk itu penelitian faktor-faktor yang berpengaruh terhadap biaya klaim mengambil *sample* portofolio asuransi kendaraan bermotor PT Asuransi XYZ sebagai perusahaan asuransi syariah yang memiliki pangsa pasar asuransi kendaraan bermotor cukup besar dan merupakan perintis usaha asuransi syariah di Indonesia.

Berdasarkan rumusan masalah di atas, pertanyaan penelitian dalam tesis ini dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah klasifikasi tarif premi risiko murni berdasarkan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap klaim disamping variabel harga pertanggungan dan jenis kendaraan, sehingga klasifikasi tarif premi risiko murni tersebut lebih adil bagi peserta asuransi?
2. Variabel-variabel apa saja disamping variabel harga pertanggungan dan jenis kendaraan yang berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor?
3. Variabel-variabel apa saja disamping variabel harga pertanggungan dan jenis kendaraan yang berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor?

### 1.3 Tujuan dan Kegunaan Penelitian

#### 1.3.1 Tujuan Penelitian

Dalam tesis ini akan diteliti faktor-faktor yang berpengaruh terhadap besarnya klaim asuransi kendaraan bermotor dengan menggunakan sampel data premi dan klaim pada PT Asuransi Syariah XYZ. Dari penelitian tersebut diharapkan dapat:



1. Mendapatkan klasifikasi tarif premi risiko murni berdasarkan variabel-variabel yang berpengaruh terhadap klaim sehingga klasifikasi tarif premi risiko murni tersebut lebih adil bagi peserta asuransi.
2. Mengetahui apakah jenis kelamin peserta asuransi, wilayah operasional kendaraan, usia kendaraan, status polis, dan besarnya harga pertanggungan berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor?
3. Mengetahui apakah jenis kelamin peserta asuransi, wilayah operasional kendaraan, usia kendaraan, status polis, dan besarnya harga pertanggungan berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor?

### 1.3.2 Kegunaan Penelitian

Selain tujuan di atas, penelitian ini juga diharapkan dapat memberikan pijakan awal dalam menyusun tarif referensi oleh Departemen Keuangan yang lebih adil. Bagi perusahaan asuransi, hasil penelitian dapat juga digunakan dalam strategi marketing sehingga perusahaan asuransi dapat menyeleksi peserta asuransi agar diperoleh portofolio dengan *underwriting profit* yang optimal.

### 1.4 Batasan Masalah

Penelitian untuk penulisan tesis ini didukung data sekunder yang diperoleh dari PT Asuransi Syariah XYZ. Data sekunder tersebut tidak memuat data secara lengkap faktor-faktor yang layak diteliti. Untuk itu penulis memberikan batasan masalah dalam tesis ini sebagai berikut:

- a. Tesis ini hanya membahas pengaruh jenis kelamin peserta asuransi, wilayah operasional kendaraan, usia kendaraan, status polis, dan besarnya harga pertanggungan terhadap *Claim Frequency* dan *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor pada PT Asuransi Syariah XYZ dan tidak mencakup faktor lain ataupun perusahaan asuransi syariah lainnya.
- b. Data polis yang diteliti adalah jenis kendaraan penumpang untuk penggunaan pribadi, tahun *underwriting* 2005, dengan jenis penutupan asuransi *comprehensive*.

### 1.5 Kerangka Pemikiran

Perusahaan asuransi syariah beroperasi dengan mengumpulkan premi dari peserta asuransi. Premi tersebut dikelola dalam suatu *pooling* dana yang akan digunakan untuk membayar klaim bagi peserta yang mengalami musibah. Perusahaan asuransi syariah harus dapat memperhitungkan dengan teliti agar *pooling* dana tersebut cukup untuk membayar klaim.

Dalam asuransi konvensional, setiap calon peserta asuransi yang akan membeli polis harus diseleksi oleh *underwriter*. Seleksi ini bertujuan untuk mengidentifikasi tingkat risiko yang ada sehingga dapat diputuskan apakah dapat diterima atau ditolak menjadi peserta asuransi. Seleksi risiko tersebut juga digunakan untuk menentukan besarnya premi yang harus dibayar apabila calon peserta asuransi tersebut diterima. Demikian juga halnya pada asuransi syariah. Setiap calon peserta asuransi harus diseleksi (*diunderwrite*). Namun demikian tujuan seleksi risiko pada asuransi syariah berbeda dibanding pada asuransi konvensional. Menurut Iqbal (hal 34, 2006), pada asuransi syariah, seleksi risiko (*underwriting*) bertujuan untuk memberikan skema pembagian risiko yang proporsional dan adil di antara para peserta yang secara relatif *homogen*. *Underwriter* akan menempatkan calon peserta asuransi dalam kelompok risiko yang setara dan mengenakan premi sesuai dengan tarif premi pada kelas risiko tersebut.

Goodwin (2007) menyatakan bahwa tantangan terbesar dalam menghitung tarif premi asuransi kendaraan bermotor adalah menyesuaikan tarif premi sesuai dengan karakteristik individu peserta asuransi. Hal ini penting dilakukan untuk menjamin keadilan karena peserta dengan risiko yang lebih tinggi akan dikenakan tarif premi yang lebih tinggi pula. Tarif premi asuransi terdiri dari unsur biaya klaim, biaya pemasaran (akuisisi), biaya administrasi, dan laba perusahaan asuransi. Unsur biaya klaim merupakan unsur terbesar, dimana dalam PMK 74 unsur biaya klaim merupakan 50% dari premi yang dibebankan kepada peserta asuransi dan 50% lainnya berupa *loading* yang terdiri dari biaya administrasi 15%, biaya pemasaran maksimal 25%, dan laba perusahaan 10%. Pada perusahaan asuransi di luar negeri yang beroperasi secara efisien, *loading* biaya

dan laba hanya 38% sedangkan proporsi biaya klaim mencapai 62% (Goodwin, 2007).

Mengingat unsur biaya klaim merupakan unsur dominan dalam struktur premi maka perkiraan biaya klaim atas setiap peserta asuransi harus dilakukan dengan hati-hati. Dalam asuransi kendaraan bermotor, biaya klaim timbul dari risiko atas kerugian yang ditimbulkan atas penggunaan kendaraan bermotor. Kendaraan bermotor adalah benda mati yang penggunaannya tergantung pengendara dan lingkungan operasionalnya. Iqbal (hal 52, 2006) mengemukakan bahwa parameter-parameter berikut ini umum dipertimbangkan dalam menilai risiko peserta asuransi kendaraan bermotor :

1. usia pengemudi
2. jenis kelamin pengemudi
3. status perkawinan
4. catatan kecelakaan/klaim
5. jarak yang ditempuh per tahun
6. jenis penggunaan
7. kepemilikan tunggal atau ganda
8. merek dan model kendaraan
9. usia kendaraan
10. daerah penggunaan kendaraan
11. lokasi garasi kendaraan

Menurut Iqbal (2005), premi risiko murni adalah kontribusi yang cukup layak agar sesuai dengan perkiraan keseluruhan biaya risiko yang dikelola di bawah suatu skema asuransi syariah tertentu. Premi risiko murni ini belum memasukkan biaya manajemen, biaya *wakalah*, dan *margin* keuntungan (untuk skema *mudharabah*). Dalam menghitung premi risiko murni maka perlu diketahui data besar klaim rata-rata atau dikenal sebagai *claim severity* dan banyak klaim rata-rata dalam satu tahun atau *claim frequency*. Premi risiko murni merupakan hasil perkalian antara *claim severity* dan *claim frequency*. Menurut Iqbal (hal. 94, 2006), hubungan premi risiko murni dengan *claim severity* dan *claim frequency* dirumuskan sebagai berikut:

$$RC = CF \times CS \quad (1.1)$$

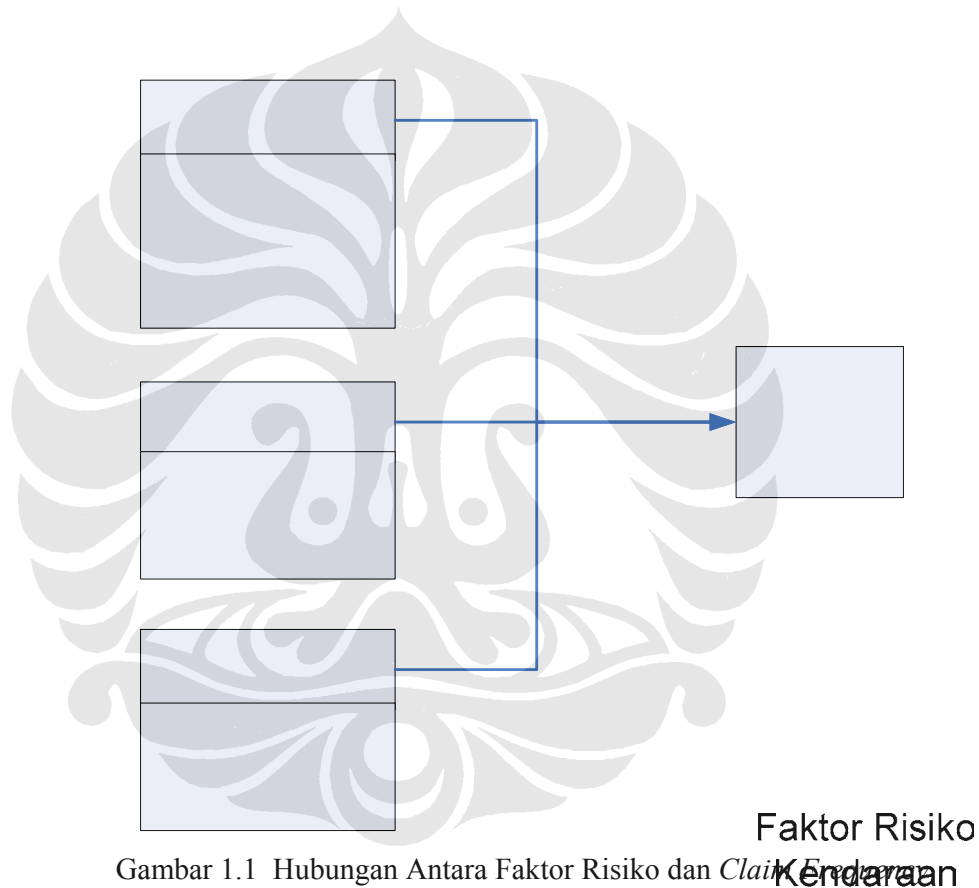
Dimana:

RC = *Risk contribution* (premi risiko murni)

CF = *Claim frequency*

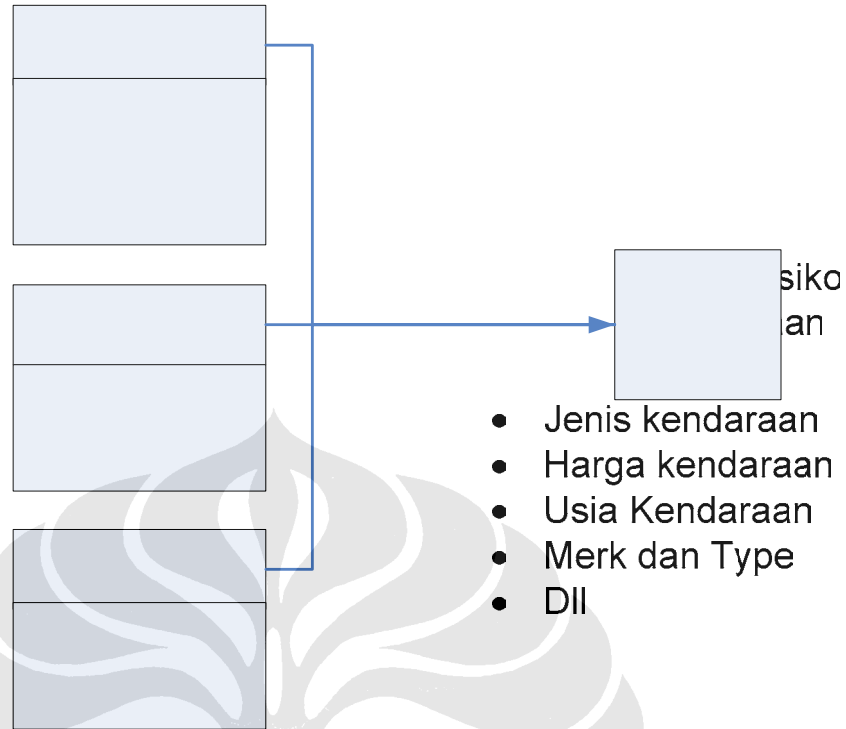
CS = *Claim severity*

Berdasarkan uraian di atas, hubungan antara faktor-faktor risiko, biaya klaim, dan tarif premi dapat digambarkan sebagai berikut:

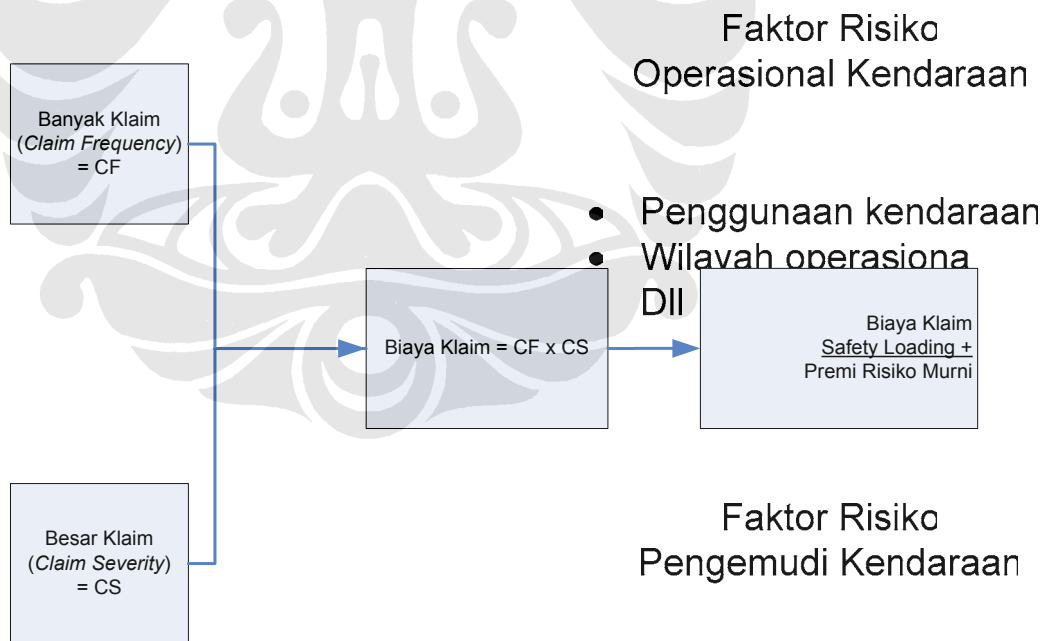


Gambar 1.1 Hubungan Antara Faktor Risiko dan *Claim Severity*

- Jenis kendaraan
- Harga kendaraan
- Usia Kendaraan
- Merk dan Type
- Dll.



Gambar 1.2 Hubungan Antara Faktor Risiko dan *Claim Severity*



Gambar 1.3 Hubungan Antara *Claim Frequency*, *Claim Severity* dengan Biaya Klaim dan Premi Risiko Murni

## 1.6 Hipotesis Penelitian

Berdasarkan kerangka pemikiran dan pertanyaan penelitian yang telah diuraikan di atas, penulis akan melakukan uji regresi terhadap variabel-variabel yang diperkirakan berpengaruh terhadap *Claim Frequency* dan *Claim Severity*. Uji hipotesis dilakukan secara simultan dengan *F-test* dan secara individual dengan *t-test*. Hipotesis yang penulis ajukan dalam uji regresi berganda adalah sebagai berikut:

Ho1 = Diduga Harga Pertanggungan tidak berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ha1 = Diduga Harga Pertanggungan berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ho2 = Diduga Jenis Kelamin peserta asuransi tidak berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ha2 = Diduga Jenis Kelamin peserta asuransi berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ho3 = Diduga Wilayah Operasional kendaraan tidak berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ha3 = Diduga Wilayah Operasional kendaraan berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ho4 = Diduga Umur Kendaraan tidak berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ha4 = Diduga Umur Kendaraan berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ho5 = Diduga Status Polis tidak berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ha5 = Diduga Status Polis berpengaruh terhadap *Claim Frequency* asuransi kendaraan bermotor.

Ho6 = Diduga Harga Pertanggungan tidak berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ha6 = Diduga Harga Pertanggungan berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ho7 = Diduga Jenis Kelamin peserta asuransi tidak berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ha7 = Diduga Jenis Kelamin peserta asuransi berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ho8 = Diduga Wilayah Operasional kendaraan tidak berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ha8 = Diduga Wilayah Operasional kendaraan berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ho9 = Diduga Umur Kendaraan tidak berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ha9 = Diduga Umur Kendaraan berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ho10= Diduga Status Polis tidak berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Ha10= Diduga Status Polis berpengaruh terhadap *Claim Severity* asuransi kendaraan bermotor.

Pedoman yang digunakan untuk menerima atau menolak Ho adalah:

1. Ho diterima jika  $F$  atau  $t$  hitung  $<$   $F$  atau  $t$  tabel, atau nilai *p-value* pada kolom *sig.* hasil output SPSS  $>$  dari *level of significant* ( $\alpha$ ).

Jika Ho diterima maka berarti Ha ditolak.

2. Ho ditolak jika  $F$  atau  $t$  hitung  $>$   $F$  atau  $t$  tabel, atau nilai *p-value* pada kolom *sig.* hasil output SPSS  $<$  dari *level of significant* ( $\alpha$ ).

Jika Ho ditolak maka berarti Ha diterima.

### 1.7 Metode Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan kuantitatif dengan metode analisis regresi linear. Model regresi digunakan untuk menganalisis model hubungan variabel tak bebas *Claim Frequency* dengan variabel bebas jenis kelamin peserta asuransi, wilayah operasional kendaraan, usia kendaraan, harga pertanggungan, dan status polis serta untuk menganalisis model hubungan variabel tak bebas *Claim Severity* dengan variabel bebas jenis kelamin peserta asuransi, wilayah operasional kendaraan, usia kendaraan, harga pertanggungan, dan status polis.

Model yang dihasilkan akan diuji untuk mengetahui apakah model telah memenuhi syarat-syarat model yang baik. Selanjutnya apabila model terbukti baik maka model akan digunakan untuk menghitung tarif premi risiko murni yang lebih adil. Apabila model tidak memenuhi syarat sebagai model yang baik maka penghitungan tarif premi risiko murni menggunakan cara klasifikasi data berdasarkan variabel-variabel pada model yang secara statistik terbukti memiliki pengaruh yang signifikan terhadap *claim frequency* dan *claim severity* ( $t\text{-value} < \alpha$ ) (Hart, DG, R.A. Buchanan and B.A. Howe, 1996).

Model yang ditawarkan meliputi model untuk *claim frequency* dan *claim severity* sebagai berikut:

$$CF = a_0 + a_1SEX + a_2WIL + a_3Ukd_1 + a_4Ukd_2 + a_5KatHP_1 + a_6KatHP_2 + a_7KatHP_3 + a_8KatHP_4 + a_9STAPOL + e \quad (1.1)$$

Dimana:

- CF = *Claim Frequency* yaitu banyaknya klaim yang terjadi dan dilaporkan dalam 1(satu) tahun pertanggungan.
- SEX = Jenis Kelamin peserta asuransi.
- WIL = Wilayah operasional kendaraan
- Ukd<sub>1,2</sub> = Variabel *dummy* golongan umur kendaraan
- KatHP<sub>1,2,3,4</sub> = Variabel *dummy* Harga Pertanggungan.
- STAPOL = Variabel *dummy* status polis apakah polis baru atau polis perpanjangan



$a_0$	=	Intersep
$a_1$	=	koefisien SEX
$a_2$	=	koefisien WIL
$a_3$	=	koefisien Ukd <sub>1</sub>
$a_4$	=	koefisien Ukd <sub>2</sub>
$a_5$	=	koefisien HP <sub>1</sub>
$a_6$	=	koefisien HP <sub>2</sub>
$a_7$	=	koefisien HP <sub>3</sub>
$a_8$	=	koefisien HP <sub>4</sub>
$a_9$	=	koefisien STAPOL
$e$	=	Residual

dan

$$CS = a_0 + a_1SEX + a_2WIL + a_3Ukd + a_4HP + a_5STAPOL + e \quad (1.2)$$

Dimana:

CS	=	<i>Claim Severity</i> yaitu besarnya klaim yang terjadi dan dilaporkan untuk setiap kejadian klaim.
SEX	=	Jenis Kelamin peserta asuransi.
WIL	=	Wilayah operasional kendaraan
Ukd	=	Umur kendaraan
HP	=	Harga Pertanggungan.
STAPOL	=	Variabel <i>dummy</i> status polis apakah polis baru atau polis perpanjangan
$a_0$	=	Intersep
$a_1$	=	koefisien SEX
$a_2$	=	koefisien WIL
$a_3$	=	koefisien Ukd
$a_4$	=	koefisien HP
$a_5$	=	koefisien STAPOL
$e$	=	Residual

Data bersumber dari data sekunder yang diperoleh dari PT Asuransi Syariah XYZ untuk tahun *underwriting* 2005. Tahun *underwriting* 2005 dipilih dengan pertimbangan bahwa semua klaim yang terjadi diharapkan telah dilaporkan peserta asuransi dan telah dibayar oleh penanggung.

Data premi dan klaim yang diteliti merupakan data yang dicatat berdasar tahun *underwriting* (*underwriting year base*) bukan berdasarkan *financial year*. Untuk analisis klaim data berdasarkan tahun *underwriting* lebih mencerminkan *risk profile* usaha asuransi karena dengan usaha asuransi merupakan usaha yang bersifat *long tail business* (Prihantoro, 2000).

## 1.8 Sistematika Penulisan

Tesis ini terdiri dari 5 bab. Bab pertama adalah pendahuluan, bab kedua berisi tinjauan literatur, bab ke tiga membahas tentang metodologi penelitian dan data, bab ke empat tentang analisis dan pembahasan masalah. Bab ke lima berisikan kesimpulan dan saran.

Pada bab pendahuluan dibahas mengenai latar belakang masalah yang mendasari dilakukannya penelitian. Pada bab ini juga dibahas mengenai perumusan masalah dan pertanyaan penelitian, tujuan penelitian, batasan masalah, kerangka pemikiran, hipotesis, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab ke dua akan membahas telaah literatur, referensi, jurnal, artikel dan lain-lain yang ada kaitannya dengan topik penelitian dan digunakan sebagai dasar untuk analisis masalah. Pembahasan akan mencakup metodologi yang digunakan, hasil dan kesimpulan, dan kekurangannya. Selanjutnya akan dibahas kesimpulan dari telaah literatur yang mendukung penggunaan metodologi dan hipotesis penelitian ini.

Bab ke tiga membahas metodologi dan data penelitian. Pembahasan metodologi penelitian membahas aspek-aspek teknis dalam pelaksanaan penelitian secara rinci yang meliputi desain penelitian dan proses penelitian.

Bab ke empat akan membahas hasil penelitian dengan mengacu pada tahap-tahap penelitian. Hasil pengujian data akan disajikan dalam bab ini.

Bab ke lima tentang simpulan dan saran yang akan menyajikan jawaban semua pertanyaan penelitian dan tujuan penelitian. Saran atas langkah-langkah yang perlu dilakukan regulator perusahaan asuransi syariah akan disajikan. Sementara untuk menyempurnakan penelitian saran untuk penelitian selanjutnya juga akan dibahas pada bab ini.

