

UNIVERZITET SINGIDUNUM
DEPARTMAN ZA POSLEDIPLOMSKE STUDIJE

STUDIJSKI PROGRAM
POSLOVNA EKONOMIJA

AKTUELNO STANJE I PROBLEMI
OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA U SRBIJI

M A S T E R R A D

Mentor:

prof. dr Ljiljana Jeremić

Kandidat:

Nemanja Nedić

400512/2015

Beograd, 2015.

S A D R Ź A J

Uvod.....	5
1. Definicije.....	9
1.1. Definicija osiguranja.....	9
1.2. Definicija saosiguranja	10
1.3. Definicija reosiguranja	10
2. Početak i razvoj osiguranja	11
2.1. Razvoj osiguranja u XIX veku i donošenje prvih zakona o osiguranju – Evropa.....	11
2.2. Vek osiguranja u Srbiji – razvoj delatnosti 1839. – 1941.	13
2.3. Organizacija osiguranja u Srbiji od 1945.– 1968.	14
2.4. Prelazak na „tržišno“ osiguranje od 1968. godine.....	16
3. Mesto i uloga tržišta osiguranja	18
4. Finansijska analiza kompanije „Dunav osiguranje“ a.d.o.....	19
4.1. Opšte informacije o kompaniji	19
4.2. Rezultat poslovanja u 2015. godini	19
.....	20
4.3. Poslovni prihodi i rashodi.....	20
.....	23
5. Vozila	23
5.1. Razvoj motornih vozila u svetu	23
5.2. Razvoj motornih vozila u Srbiji.....	25
6. Uticaj automobilske industrije	27
.....	29
7. Gorivo.....	29
.....	31
7.1. Supstitucije (nove vrste) pogonskog goriva	31
8. Životna sredina.....	34
.....	35
9. Marketing u autoindustriji.....	35
.....	36
.....	36
9.1. Marketinški rat između Kompanija „Audi“ i „BMW“	37

10. Tržište osiguranja u Srbiji u 2010. godini	38
10.1. Učesnici na tržištu osiguranja.....	40
10.2. Premija osiguranja	40
10.3. Ostvareni rezultati poslovanja	42
10.4. Saosiguranje i reosiguranje.....	47
10.5. Ostvarena dobit.....	47
10.6. Zaključak	47
11. Tržište osiguranja u 2011. godini	48
11.1. Učesnici na tržištu osiguranja.....	49
11.2. Premija osiguranja	49
11.3. Raspodela bruto premije.....	50
11.4. Ažurnost u likvidaciji i isplati šteta	51
11.5. Ostvareni rezultati.....	54
11.6. Ostvarena dobit.....	54
11.7. Reosiguranje	54
11.8. Zaključak	55
12. Tržište osiguranja u 2012. godini	55
12.1. Premija osiguranja	56
12.2. Raspodela bruto premije osiguranja	58
12.3. Ažurnost u likvidaciji i isplati šteta	58
12.4. Ostvareni rezultati.....	61
12.5. Zaključak	61
13. Tržište osiguranja u 2013. godini	62
13.1. Premija osiguranja	62
13.2. Ostvareni rezultati.....	64
13.3. Zaključak	64
14. Tržište osiguranja u 2014. godini	65
14.1. Učesnici na tržištu osiguranja.....	65
14.2. Premija osiguranja	65
14.3. Ostvareni rezultati.....	67
14.4. Zaključak	67
15. Tržište osiguranja u 2015. godini	67
15.1. Učesnici na tržištu osiguranja.....	68

15.2. Premija osiguranja	68
15.3. Kretanje osiguranja motornih vozila	69
.....	70
15.4. Zaključak	70
16. Prevare u osiguranju	71
16.1. Vrste prevara u osiguranju motornih vozila	72
Zaključak	75
Literatura	77

Uvod

Osiguravajuća delatnost se zasniva na dva temeljna principa a to su:

- a) solidarnost
- b) uzajamnost

Prvi ostvareni rizici događali su se na pomorskim transportnim sredstvima i robi koju su oni prevozili. Rizici koji su ugrožavali vrednu imovinu vlasnika brodova i robe prepoznati su u izvorima opasnosti mora i okeana kojima su plovili i piratima koji su ih pljačkali.

Ostvareni rizici su ugrožavali vlasnike i korisnike transporta pa su odlučili da solidarno i uzajamno udružuju deo svojih sredstava kako bi pomogli oštećenima da korišćenjem sredstava iz zajedničkog fonda obnovi delatnost.

U prvoj fazi razvoja trgovine i usluga nisu bili izraženi izvori opasnosti i rizici prema trećim licima već samo prema sopstvenoj imovini. Princip dobrovoljnosti je bio temelj razvoja osiguravajuće delatnosti.

Svest o uništenju svoje imovine je bila vrlo razvijena kao i to da se od nekog drugog šteta ne može nikako nadoknaditi. Sve je upućivalo na to da se samo putem udruživanja sredstava može zaštititi od iznenadnih i nepredviđenih štetnih događaja.

Pronalaskom i početkom masovne proizvodnje i prodaje motornih vozila otvorilo se jedno potpuno novo poglavlje u razvoju osiguranja motornih vozila.

Motorno vozilo je definisano kao opasno sredstvo kojim se može naneti šteta imovini trećih lica i ugroziti život i zdravlje živih bića. Pojava štetnih događaja iz upotrebe motornih vozila naterala je državne organe da donose zakone i drugu regulativu o obaveznom osiguranju motornih vozila.

Bez obzira na stepen razvijenosti motorizacije u pojedinim državama, obaveznost osiguranja se širila i obuhvatala sve više zemalja u svetu, čime su se stvarali uslovi za formiranje zajedničkih organa koji će regulisati međusobne odnose u slučaju nastanka štetnih događaja koji se mogu desiti na „tuđoj“ teritoriji od strane registrovanih „domaćih“ motornih vozila.

O tome koliki je značaj i doprinos na polju naučnog, tehnološkog, organizacionog i drugog razvoja ima ova industrijska grana, teško je u celini sagledati.

Karakteristike savremene proizvodnje motornih vozila, pored usavršavanja osnovnih tradicionalnih elemenata (karoserija, motorna grupa, upravljanje, bezbednost) ogleda se u sve većem udelu elektronike koja poboljšava funkciju navedenih elemenata.

Proizvođači se nadmeću da ugrade što više senzora povezanih sa lokalnim i centralnim kompjuterima koji čine motorno vozilo efikasnijim i bezbednijim uz što manju potrošnju pogonskog goriva.

Osiguravajuća delatnost bi morala, s' obzirom na radikalne promene u razvoju i opremanju motornih vozila za učešće u saobraćaju, da prati i da se prilagođava normativno, organizaciono i kadrovski, kako bi bila osposobljena da uspešno obavlja poslove osiguranja motornih vozila u Srbiji.

U daljem radu, prikazaćemo značaj osiguranja motornih vozila, kako za razvoj osiguranja same delatnosti osiguranja, tako i za razvoj ostalih privrednih grana.

Hronološki prikazan razvoj delatnosti osiguranja u Srbiji prikazaće pravu sliku potencijala domaćeg tržišta, posebno sagledavanje perioda od 2010. – 2015. godine, koji čini prekretnicu razvoja delatnosti.

Cilj istraživanja

Da bi realnije i detaljnije sagledali sadašnje stanje na tržištu osiguranja motornih vozila, nakon početnog dela koji se pre svega osvrće na razvoj osiguranja u svetu i kod nas, kao i razvoj automobila i autoindustrije u svetu i u Srbiji, izvršićemo istraživanje glavnih uticajnih faktora na razvoj i stabilnost poslovanja ove vrste osiguranja.

Ne može se predviđati rast i razvoj ove vrste osiguranja bez realne procene finansijskog potencijala stanovništva i privrednih subjekata.

Analizom tržišta za period 2010.-2015. i procenom rasta BDP-a, kao i drugim faktorima koje ćemo prikazati, mogu se odrediti budući realni parametri za rast i stabilnost poslovanja ove vrste osiguranja u Srbiji.

Ovim istraživanjem odredićemo više ciljeva koji bitno utiču na razvoj i stabilnost osiguranja motornih vozila na teritoriji Srbije.

Prikazaćemo jedan od glavnih problema delatnosti osiguranja, kako u našoj zemlji, tako i u svim razvijenim zemljama Evrope i sveta, a to su prevare u osiguranju, sa posebnom obradom prevara u osiguranju motornih vozila, i dati ideje i predloge koji mogu pomoći u sprečavanju tj. suzbijanju i sankcionisanju ovakvih radnji.

Hipoteze

U ovom istraživanju se, nakon istorijskog razvijanja delatnosti osiguranja i motornih vozila, pa samim tim i autoindustrije i osiguranja od autoodgovornosti koja ima ogroman uticaj na sam razvoj delatnosti, polazi od činjenice da je, nakon perioda prosperiteta osiguravajuće delatnosti u drugoj polovini XX veka, uvođenjem sankcija i bombardovanjem Srbije od strane NATO saveza 1999. godine privreda Srbije uništena u tolikoj meri da joj treba mnogo vremena da se oporavi.

Donošenjem propisa o prodaji društvene imovine i nekontrolisane tranzicije tj. privatizacije, privreda Srbije je još više urušena i unazađena.

Svetska ekonomska kriza je još više doprinela slabljenju finansijskog potencijala pravnih i fizičkih lica u Srbiji.

Svi prethodno navedeni faktori bitno su uticali na smanjenje premije svih vrsta osiguranja u Srbiji. Obaveznom osiguranju motornih vozila obezbeđena je elementarna stabilnost poslovanja uz očiglednu stagnaciju od 2000. god. pa nadalje.

Period velike ekspanzije formiranja osiguravajućih društava početkom devedesetih i neefikasna kontrola državnih organa nad radom tih društava dovela je do velikih zloupotreba finansijskih sredstava tehničke premije i oduzimanja dozvola za rad.

Nakon perioda nekontrolisanog ponašanja na tržištu osiguranja motornih vozila od strane pojedinih osiguravača i neefikasnog rada državnih organa, počinju da se donose zakoni i podzakonski akti koji obezbeđuju kontrolisan rad nad poslovima osiguranja.

Praćenjem razvoja delatnosti osiguranja na domaćem tržištu ćemo objasniti aktuelno stanje, uz akcenat na osiguranju motornih vozila i značaju ove vrste osiguranja za celinu osiguranja u našoj zemlji.

To i predstavlja našu osnovnu hipotezu, dokazati da je razvoj osiguranja motornih vozila konstantno uticao na razvoj osiguravajuće delatnosti, i da i dalje ima vodeću ulogu u bruto premiji, strukturi portfelja, kao i u ostalim relevantnim pokazateljima poslovanja u osiguranju u Srbiji.

Kao posebne hipotezu želimo navesti da određeni problemi sa kojima se država zajedno sa osiguravačima i drugim osiguravajućim institucijama mora suočiti da bi sprečila dalje usporavanje razvoja ove ključne delatnosti koja ulogu ima u svim privrednim sferama.

Prevare u osiguranju, a posebno u osiguranju motornih vozila su toliko učestale, i odnose velike količine finansijskih sredstava, da podaci postaju alarmantni.

Prikažaćemo kako se protiv ovih kriminalnih radnji bore druge zemlje Evrope, i koje metode se mogu koristiti za efikasno suzbijanje ovakvih radnji, a sve sa ciljem omogućavanja stabilnog rasta osiguravajuće delatnosti.

Metod istraživanja

U ovom radu korišćićemo metod prikupljanja i analize podataka, i to uglavnom korišćenjem izvora državnih organa za obavljanje poslova nadzora u osiguranju u Srbiji, Narodne banke Srbije, kao i ostalih državnih organa, agencija i zavoda koji poseduju potrebne podatke za analizu i verniji prikaz kretanja tržišta delatnosti osiguranja, kao i poslovanje društava za osiguranje, u nameri da prvenstveno istaknemo podatke o učešću osiguranju motornih vozila u premiji, štetama, ukupnom portfelju, kao i doprinos razvijanju delatnosti osiguranja kroz istoriju, kako u zemljama Evrope i sveta, tako i kod nas.

Društvena opravdanost istraživanja

Društvena opravdanost istraživanja sastoji se u tome da nastojimo da što vernije prikazemo trenutno stanje delatnosti osiguranja u Srbiji, nakon istorijskog opisivanja razvoja ove delatnosti, kako u ostalim zemljama Evrope i sveta, tako i kod nas.

Analiziraćemo razvoj tržišta osiguranja u aktuelnom periodu koji jasno pokazuje kretanje i tendencije razvoja osiguranja i pokazuje osnove koje će formirati dalji razvoj delatnosti.

Ističemo automobilsku industriju i osiguranje motornih vozila u prvi plan, kao vrstu osiguranja koja je imala najveći uticaj na razvijanje osiguranja u celom svetu, i kako i danas nastavlja da širi svoj uticaj i učešće u svim bitnim elementima osiguranja.

Takođe ćemo prikazati na koji način problem sa prevarama u osiguranju može biti bar u prihvatljivoj meri prevaziđen, ili suzbijen do norme koja će omogućiti neometan razvoj osiguranja u našoj zemlji, i šta sve treba da urade institucije koje imaju udeo u delatnosti osiguranja da bi podigli svest javnosti o posledicama prevara.

1. Definicije

1.1. Definicija osiguranja

Sam pojam reči „osiguranje“ ima, pored ostalih ekonomskih i pravnih značenja ima i jedno opšte značenje sigurnosti, zaštite, poverenja, obezbeđenja. U tim rečima se nalazi i prava suština ove humane delatnosti. Pružanje zaštite od raznih opasnosti koje se nalaze oko nas svakodnevno, preteći da ugroze naše zdravlje, život ili imovinu. To je princip na kome je zasnovana delatnost osiguranja.

Vremenom, kako se razvijala tehnologija, bilo je i sve više opasnosti, i kako su rizici bili sve veći, tako je i čovek razvijao organizaciju zaštite od sveprisutnih rizika, formirajući fondove i prikupljajući sredstva od zajednice, koja će služiti da se pomogne pojedinim članovima zajednice koje zadesi nesreća, i time raspodeli rizik.

Danas, osiguranje ne služi samo da zaštiti pojedince koji su ugroženi, već služi da zaštiti i treća lica koja uopšte ne doprinose stvaranju zajedničkog fonda. Danas osiguranje predstavlja vrstu zaštite za čitave društvene, državne, pa čak i međunarodne zajednice.

Što se tiče tačne definicije osiguranja, nju je teško odrediti. Svako može razumeti osiguranje na svoj način i sa različitih tačaka gledišta. S obzirom na to da se delatnost osiguranja provlači kroz više društvenih sfera, samim tim se definicije mogu svrstati u više grupa. Različite su definicije sa, na primer, ekonomske, pravne i tehničke tačke gledišta. (Šulejić, 1997)

Ekonomisti posmatraju osiguranje kao privrednu delatnost koja služi tome da zadovolji određene ekonomske potrebe čoveka, tj. potrebu da čovek zaštiti svoju imovinu ili sebe od opasnosti kojima je izložen svakodnevno, i time bude siguran da će, ako se osigurani slučaj dogodi, dobiti naknadu.

Sa druge tačke gledišta, sa pravne strane, smatra se da ekonomski aspekt predstavlja samo motiv za zaključivanje osiguranja, ali da se time ne objašnjavaju odnosi na kojima se zasniva zaključenje ugovora o osiguranju.

Pravna definicija više teži ka tome da objasni pravni odnos koji postoji između ugovornih strana u poslu osiguranja, tj. da predstavi osiguranje kao određeni pravni odnos u kome učestvuju određena lica sa određenim pravima i obavezama.

Sa tehničkog aspekta, srž osiguranja treba potražiti u organizaciji osiguravača, koja vrlo pažljivo i stručno, i na osnovu statističkih i matematičkih proračuna, procenjuje rizike i na osnovu procene ih preuzima ili ih odbija. Shodno sa tim, izračunava visinu premije srazmerno riziku, a samim tim i sume koje će biti isplaćivane u slučaju da se osigurani slučaj dogodi.

Sve su ovo sastavni delovi definicije delatnosti osiguranja. Definicija ima bezbroj, mnogi stručnjaci iz različitih sfera davali su svoje definicije osiguranja, shodno svom shvatanju ove delatnosti. I sve definicije su u pravu sa svoje tačke gledišta.

Iz ranijih osnovnih zakona o osiguranju: „Osiguranje je privredna delatnost kojom se, po načelu uzajamnosti, obezbeđuje ekonomska zaštita imovine i lica od rizika koji ih ugrožavaju. Osiguranje imovine i lica obuhvata obrazovanje sredstava i rezervi iz premija osiguranika radi naknađivanja nastalih šteta i isplaćivanja ugovorenih iznosa po osnovu osiguranja, kao i učestvovanje u sprovođenju mera za sprečavanje i suzbijanje rizika koji ugrožavaju osiguranu imovinu i lica, u skladu sa ekonomskim interesima osiguranika i osiguravajuće organizacije.“ (Šulejić, 1997: 24)

1.2. Definicija saosiguranja

Evolucijom sličnog principa, principa zaštite i raspodele rizika, samo između osiguravajućih društava jedne zemlje, došlo se do pojma saosiguranja. (www.osigurajtese.rs) Saosiguranje služi da se pomogne osiguravajućem društvu, kako ono ne bi podnelo sav teret rizika određenog ugovora o osiguranju, već da sa njim učestvuje još jedno ili više osiguravajućih društava u preuzimanju tog rizika.

Osiguravači, tj. saosiguravači međusobno dele rizik iste vrste, tj. rizik koji se odnosi na isti predmet osiguranja. Svaki od njih na sebe preuzima obavezu za svoj deo osigurane vrednosti, tako da ukupan zbir njihovih pokrića ne prelazi osiguranu vrednost osigurane stvari.

Svaki osiguravač odgovara za obavezu uzima samo svoj određeni deo, i nezavistan je u odnosu na obaveze drugih osiguravača. Saosiguranju se pribegava u određenim slučajevima, kada se radi o velikim i teškim rizicima koje ne može da preuzme samo jedan osiguravač.

Na taj način, učvršćuju se i sami odnosi između osiguravajućih društava, time štoviše osiguravajućih društava učestvuje u delu premije, ali i više njih snosi srazmerno manji rizik i teret nadoknade štete u situaciji da se osigurani slučaj dogodi.

Saosiguranje ne treba mešati sa terminom „višestruko osiguranje“. Višestruko osiguranje predstavlja situaciju u kojoj je zaključeno nekoliko nezavisnih ugovora sa više osiguravača, pri čemu osiguravači u trenutku zaključenja ne znaju za ostale ugovore.

1.3. Definicija reosiguranja

„Putem reosiguranja zasnivaju se pravni odnosi između osigurača, koji ne može da pokrije u celini rizik preuzet direktnim osiguranjem, i reosigurača, koji preuzima na sebe obaveze osigurača u meri u kojoj ovaj ne može da ih ispuni prema svojim osiguranicima.“ (Šulejić, 1997: 497)

Dakle, reosiguranje omogućava osiguravaču da rizik koji je izvan njegovog samopridržaja iznese van zemlje, kod stranih osiguravača. Ono omogućava osiguravaču da prihvate u osiguranje rizik koji inače ne bi mogli prihvatiti, jer premašuje samopridržaj osiguravača.

Retrocesija, ili reosiguranje drugog stepena, predstavlja oblik reosiguranja u kom jedan od reosiguravača dalje zaključuje ugovor o reosiguranju sa nekim drugim reosiguravačem, tj. dalje deli rizik i obaveze sa drugim reosiguravačem.

Reosiguranje je neophodan vid osiguravajuće delatnosti, jer nikako drugačije ne bi mogli da se osiguraju rizici koji su veći od samopridržaja osiguravajućih društava, tj. rizici veći od njihovih samopridržaja.

Čim su se u modernom osiguranju pojavili rizici koji su zahtevali velike premije i velike iznose za naknadu šteta, pojavila se potreba za reosiguranjem. Ono izravnuje rizik u međunarodnim razmerama i uključuje osiguravače i reosiguravače u međunarodno tržište osiguranja.

Tim principom, reosiguranje omogućava stabilnost, sigurnost i bezbednost od nepredviđenih događaja koji sa sobom mogu povući velike iznose šteta, i samim tim iscrpeti dosta sredstava iz državnih resursa.

„Na taj način se i umanjuju gubici nacionalne privrede, jer se gubitak nacionalnog bogatstva deli na više zemalja.“ (Šulejić, 1997: 497)

Takođe, saradnjom više međunarodnih osiguravača, stvaraju se i jačaju međunarodni odnosi jer putem reosiguranja države prihvataju da na sebe preuzmu rizik i samim tim deo odgovornosti i obaveza u slučaju eventualne potrebe za naknadom troškova.

2. Početak i razvoj osiguranja

2.1. Razvoj osiguranja u XIX veku i donošenje prvih zakona o osiguranju – Evropa

Prvi elementi osiguranja javljaju se pri transportu robe, koja je tada pretežno bila vršena brodovima. Prva sačuvana polisa potiče iz Italje, Lombardija, 1182. godine. Sačuvano je više polisa iz tog perioda, ali do donošenja prvih zakona iz ove oblasti u XV veku, polisa osiguranja nije uvek bila garancija za dobijanje nadoknade. (<http://sveoosiguranju.rs/istorija-osiguranja/> 12.6.2016)

Prva osiguravajuća kompanija u oblasti pomorskog osiguranja nalazi se u Engleskoj, i nosi ime po vlasniku Edvardu Lojdu. Lojd je bio vlasnik jedne od vodećih kafana u kojima su se sastajali vlasnici brodova, prodavci i kupci robe. Ne zna se tačna godina osnivanja Lojdove osiguravajuće kompanije, ali je Aktom Britanskog parlamenta 1871. godine udruženje osiguravača „Lojds“ dobilo zvaničan status korporacije osiguravača. Danas, „Lloyd’s“ predstavlja kompletno tržište osiguranja, koje svoje poslove obavlja u preko 200 zemalja širom Evrope i sveta. (<http://sveoosiguranju.rs/istorija-osiguranja/> 12.6.2016)

Nakon što su u XVIII veku veliki matematičari poput Dekarta, Lajbnica i drugih ustanovili računanje verovatnoće, koji predstavljaju osnovu osiguranja života, rizik je konačno postao merljiv, i stvorili su se jasni temelji na kojima i danas počivaju tehničke osnove za osiguranje života.

Prvi zakon o osiguranju je donet u Belgiji 1874, pa u narednim godinama zakoni o osiguranju se donose u Mađarskoj, Španiji, Italiji, i 1891. godine u Luksemburgu. (Pak, 2012)

Izvor:
https://www.lloyds.com/~media/images/lloyds/about%20lloyds/history/motor_car_policy_large.jpg?bc=ffffff&w=980

Početkom XX veka pojavljuju se zakoni o ugovoru o osiguranju, od kojih mnogo i danas važe. Prvo su zakoni doneti u Nemačkoj i Švajcarskoj, pa zatim u Grčkoj, Austriji, Turskoj, Švedskoj, Rumuniji, Francuskoj, Švedskoj, Danskoj, Norveškoj i Finskoj.

U XX veku se osiguranje dalje razvija, pojavljuju se nove grane osiguranja i raste broj obaveznih osiguranja. Razvija se reosiguranje, i osiguranje kao ekonomska delatnost dobija na stabilnosti, zahvaljujući sve većoj disperziji rizika.

2.2. Vek osiguranja u Srbiji – razvoj delatnosti 1839. – 1941.

U Srbiji, koreni osiguranja potiču još iz XIV veka, iz Dušanovog zakonika, u kom se pominje kolektivna odgovornost za naknadu štete, ali je pravi pojam osiguranja na našim prostorima prvi započeo Miloš Obrenović obavezivši stanovništvo da formira takozvane „opštinske koševe“. Svaki seljak je morao da odvoji deo žita u rezervu za slučaj nerodne godine.

U Srbiji je u XIX veku pravna regulativa bila slabo razvijena. U Srpskom građanskom zakoniku iz 1844. godine postojala su samo dva člana koja se tiču delatnosti osiguranja, i to u vezi osiguranja trgovačke robe.

U Srbiji, prva društva za osiguranje počela su sa radom 1868. godine, i bila su strana – „Grešom“ iz Engleske, i „Ankar“ iz Nemačke.

Prva domaća društva za osiguranje u Srbiji zvale su se „Beogradska zadruga“, osnovana 1882. godine i „Srbija“. Za razliku od ostalih evropskih zemalja, koje su se razvojem bankarstva i zaštite od rizika bavile još od srednjeg veka, naša zemlja je tek u XIX veku počela da donosi prve zakone o osiguranju. Viševjekovna turska okupacija znatno je odložila i unazadila privredni razvoj Srbije.

Delatnost osiguranja u Kraljevini Jugoslaviji bila je najviše u rukama stranaca, jer u državi nije bilo domaćih iskusnih stručnjaka, niti znanja o osiguranju, tako da je zemlja bila povoljna za ulazak stranog kapitala.

Dva najveća osiguravajuća društva tada bila su italijanska, „Assicurazioni Generali“ i „Jadransko“. Dva najveća domaća osiguravajuća društva u XX veku bila su „Jugoslavija“, sa sedištem u Beogradu, i „Croatia“, sa sedištem u Zagrebu, i tek su počinjala da se razvijaju i prilagođavaju tržištu na kome su dominirala strana društva sa većim znanjem, iskustvom i kapitalom.

Prvi domaći zakon u delatnosti osiguranja donet je 1892. godine, i primenjivao se na strana društva za osiguranje, a 1898. godine je donet prvi „Zakon o osiguranju“ koji se primenjivao na domaća osiguravajuća društva.

Слика 2: Ознака првог домаћег осигурача, „Србија“



Izvor: <http://centarzaosiguranje.com/wp-content/uploads/2014/10/istorijski-razvoj-osiguranja-u-srbiji-dr-vladimir-njegomir.pdf>

2.3. Organizacija osiguranja u Srbiji od 1945.– 1968.

Nakon Drugog svetskog rata, osiguranje u Jugoslaviji prolazilo je kroz više faza razvoja privrednog i društvenog sistema države.

U početku, poslove osiguranja u celosti preuzima država. Naime, 1. marta 1945. godine osnovan je prvobitno Državni zavod za osiguranje i reosiguranje, koji 1947. godine menja naziv u Državni osiguravajući zavod (DOZ).

Dakle, dolazi do centralizacije delatnosti osiguranja, i Državnom osiguravajućem zavodu su pripojena sva društva za osiguranje. Nakon odluke o likvidaciji četiri privatna društva na teritoriji Srbije, 3. januara 1947. godine, DOZ postaje jedini osiguravač i reosiguravač u zemlji.

Слика 3: Primer potvrde DOZ-a iz 1959. godine

ДРЖАВНИ ОСИГУРАВАЈУЋИ ЗАВОД		Дирекција за НР <u>Srbija</u>	
Пословница: <u>Subotica</u>		Заступство бр. <u>31</u>	
ПОТВРДА БР. 684156			
на износ од Дин. <u>105-</u> и словима <u>Sto petdeset i pet dinara</u>			
примљених од <u>M. Marković</u>			
по занимању <u>633127</u> из <u>Sub. Marković 13</u> на име премије-капаре-остатка*)			
по полици осигурања бр. <u>633127</u> за време од <u>14. III</u> 19 <u>58</u> до <u>14. III</u> 19 <u>59</u> год.			
Грана <u>ар</u>	Тарифа бр. <u>2</u>	Сектор <u>ар</u>	Сума осигурања Дин. <u>310.000</u>
У <u>Subotici</u> , датум <u>20. III 1959</u>			
ДИРЕКЦИЈА ЗА НР СРБИЈУ ПОСЛОВНИЦА SUBOTICA			
*) Непотребно прецртати.			Заступник ДОЗ-а <u>Stenđerović</u>

Izvor: <http://www.limundo.com/kupovina/Kolekcionarstvo/Istorijски-dokumenti/Potvrda-Drzavni-osiguravajući-zavod-Subotica-1958/43381785>

„DOZ je organizovan je centralistički sa organizovan centralistički sa organizacionim jedinicama nižeg i višeg ranga u celoj zemlji, koje nisu imale nikakvu samostalnost.“ (Pak, 2011:11)

Državni osiguravajući zavod je poslovao bez konkurencije, poslujući preko filijala raspoređenih širom države. Monopol je davao dobre rezultate obuhvata osiguranja i isplate šteta.

Druga faza u periodu od 1952. do 1967. godine u razvoju osiguranja u Jugoslaviji predstavlja period komunalnih osiguravajućih zavoda i zajednica osiguranja.

1962. godine dolazi do promene kada je donet Zakon o osiguravajućim organizacijama i zajednicama, prema kome su se formirali zavodi za osiguranje na područjima opština, na određenim teritorijama Jugoslavije, a oni su bili pod obavezom da se udružuju u pokrajinske, republičke, pa zatim i na nivou države, u Jugoslovensku zajednicu osiguranja, koja je utvrđivala ulove osiguranja i tarife premija.

U tom periodu, bilo je registrovano 128 osiguravajućih zavoda, od toga 48 u Srbiji, zatim u Hrvatskoj 35, koji su poslovali na tačno određenim teritorijama opština, regiona ili pokrajina.

Slika 4: Akcija od 1000 dinara srpskog društva za osiguranje, „Srbija“



Izvor:

http://images.delcampe.com/img_large/auction/000/215/001/044_001.jpg?v=1

Delatnost osiguranja, kao i ostale privredne delatnosti, bile su podložne promenama koje su uticale na smanjenje centralizacije i nezavisnost privrednih organizacija u odnosu na državu.

Osnovnim Zakonom o osiguranju i osiguravajućim organizacijama iz 1967. godine počelo je utvrđivanje delatnosti osiguranja kao privredne delatnosti, a propisi su se odnosili na osiguravajuće zavode kao na preduzeća.

Ipak, s obzirom da je u tadašnjem socijalističkom režimu osnovni oblik svojine bila društvena svojina, nije bilo moguće da osiguravajući zavodi posluju kao nezavisni tržišni subjekti.

2.4. Prelazak na „tržišno“ osiguranje od 1968. godine

Period od 1968. godine naziva se periodom tržišnog osiguranja, koji počinje primenom Osnovnog zakona o osiguranju i osiguravajućim organizacijama. (Sl.gl.SFRJ, 1968.) Time se ukida teritorijalni monopol, kao i obavezno udruživanje osiguravača i reosiguravača na republičkom nivou. Osiguravači su bili slobodni da koriste svoje tarife i uslove, i biraju reosiguravače.

1968. godine smanjuje se broj zavoda, a dva najveća su bila Osiguravajući zavod „Jugoslavija“ i Osiguravajući zavod „Beograd“, koji su integrisani u novu organizaciju zvanu Zajednicu osiguranja imovine i lica „Dunav“ 1974. godine.

Osim dobrovoljnih osiguranja i reosiguranja, pojavljuje se i obavezno osiguranje u saobraćaju od rizika odgovornosti. U Zakonu o obaveznom osiguranju imovine i lica još od 1965. godine, prečišćen je tekst i objavljen kao Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju, u „Službenom listu SFRJ“ u kom se navodi da je obavezno osiguranje korisnika motornih vozila za štete prouzrokovane trećim licima.

Takođe, 1968. godine osniva se „Udruženje osiguravajućih organizacija Jugoslavije“, značajna neprofitna organizacija, kojoj je cilj da obavlja poslove koji su od zajedničkog značaja osiguravačima, tj. članovima Udruženja.

Udruženje se bavilo poslovima značajnim za razvoj i unapređenje osiguranja, stručnim usavršavanjem kadrova, savetovanjem, radom na izmeni zakona iz oblasti osiguranja i rešavanjem raznih drugih pitanja koji su bili od interesa za članove.

Zakon je vremenom preneo vršenje određenih javnih ovlašćenja, među kojima su obavezne međunarodne karte osiguranja (zelene karte), upravljanje i korišćenje sredstava garantnog fonda, predstavljanje organizacija za osiguranje pred državnim i drugim nadležnim organima u državi, itd.

Udruženje takođe donosi pravila ponašanja vezano za poslove osiguranja i učestvuje u prikupljanju i statističkoj obradi podataka vezanih za osnove formiranja premija, i sl.

U sledećoj fazi, u periodu između 1974. i 1990. godine, celokupno poslovanje osiguravajućih organizacija, koje su tada bile zajednice osiguranja i zajednice rizika, baziraju se na samoupravljanju.

Pravna lica su osnivali zavode za osiguranje imovine i lica, ili zavod za osiguranje i reosiguranje. Formira se više zavoda na teritoriji republike, kao i u regionu.

„Ustavnim amandmanima iz 1988. godine umesto dotadašnje zajednice osiguranja imovine i lica, pojavljuje se organizacija za osiguranje za čije su obaveze osnivači odgovarali do visine sredstava koja su uložili u fondove organizacije.“ (<http://centarzaosiguranje.com/wp-content/uploads/2014/10/istorijski-razvoj-osiguranja-u-srbiji-dr-vladimir-njegomir.pdf>, 15.6.2016)

Time se napušta ideja o netržišnoj socijalističkoj privredi zasnovanoj na udruživanju rada i sredstava i prelazi se na tržišni princip privređivanja. Samim tim, pojavljuje se na desetine novih akcionarskih društava. Tako se konačno pojavljuje i pojačava tržišna konkurencija, a osiguranje i reosiguranje postepeno prevazilazi teritorije republičkih i pokrajinskih granica.

Početak perioda akcionarskog osiguranja počinje 1990. godine, donošenjem Zakona o osnovama sistema osiguranja imovine i lica (Sl.gl. SRJ, 1990.), na osnovu kog osiguravači baziraju svoje poslovanje na tržišnim principima. Ovim zakonom se izjednačavaju osiguravajuće organizacije sa preduzećima.

Na taj način, zajednice osiguranja imovine i lica, koje su do tada bile oblici udruženja rada i sredstava, postaju nezavisni, samostalni subjekti.

Na tržištu osiguranja je do hiperinflacije 1993. godine postojalo 65 osiguravajućih društava, uprkos umanjenom potencijalu tržišta osiguranja.

Osnovni oblik osnivanja organizacija za osiguranje su, kao što je ranije napomenuto, akcionarska društva. Da bi jedno akcionarsko društvo moglo da bude registrovano, moralo je da ispunjava sve zakonom propisane uslove, koji su uključivali i tačno određenu visinu osnivačkog, tj. osnovnog kapitala koji je bio znatno veći od zakonom propisanog osnovnog kapitala akcionarskih društava koja su se bavila nekom drugom vrstom privredne delatnosti.

Prema analizi Vladimira Njegomira, u ovom periodu je došlo do fragmentisanja kompanija iz čitavog finansijskog sektora, koje samim tim obuhvata i osiguravajuća društva koja počinju sa obavljanjem delatnosti na drugim manjim nacionalnim tržištima, koja ograničavaju faktore poput ekonomije obima i disperzije rizika i usporavaju donošenje novih zakonskih okvira i stvaranje odgovarajućih (<http://centarzaosiguranje.com/wp-content/uploads/2014/10/istorijski-razvoj-osiguranja-u-srbiji-dr-vladimir-njegomir.pdf> 15.6.2016)

Nakon raspada SFRJ, i usled ratnih dejstava tokom devedesetih godina, kao i pojave hiperinflacije 1993. godine, značajno se usporava razvoj delatnosti osiguranja u Srbiji. Hiperinflacijom, svi fondovi osiguravajućih društava su propali, što je imalo izuzetno negativan uticaj i na razvoj tržišta osiguranja u Srbiji, i posebno razvoj svih vrsta osiguranja, a posebno životnog osiguranja.

Formiranjem Savezne Republike Jugoslavije, pojavila se potreba za novim zakonom o osiguranju, koji je i donet 1996. godine u vidu Zakona o osiguranju imovine i lica, koji je bio više puta menjan i dopunjavan.

Određene delove zakona bilo je potrebno regulisati ne bi li se omogućila najveća moguća zaštita interesa osiguranika i drugih korisnika osiguranja. U zakonu je bilo još nedostataka u vidu nadzora za obavljanje delatnosti osiguranja, čije je mere trebalo pojačati i pooštriti, kao i istovremeno onemogućiti osnivanje i poslovanje akcionarskih društava za osiguranje ukoliko ne postoji garancija kontinuiteta poslovanja i ispunjavanja obaveza.

Usled lošeg regulisanja nadzora nad obavljanjem poslova osiguranja, došlo je do stečaja mnogih osiguravajućih društava, koja su za sobom ostavljala veliki broj ugovarača osiguranja prema kojima nisu ispunjene obaveze.

Tek 2004. godine, donet je Zakon o osiguranju (Službeni glasnik RS, 70/2004.), koji sadrži veliki broj novih propisa vezano za osnivanje, poslovanje, prestanak rada organizacija za osiguranje, kao i odredbe koje se tiču nadzora društava za osiguranje u toku njihovog osnivanja i poslovanja.

3. Mesto i uloga tržišta osiguranja

Tržište osiguranja je samo po sebi vrlo specifično, i razlikuje se po mnogo čemu od drugih vrsta tržišta. Kupovinom polise osiguranja, kupac ne želi da se osiguranje realizuje, tj. u interesu mu je da se osigurani slučaj ne dogodi.

Dalje, kupovinom ili prodajom osiguravajuće usluge ne završava se odnos kupca i prodavca, već naprotiv, tek počinje. Kontakt između dva učesnika na tržištu osiguranja će se nastaviti kroz plaćanje premije ugovarača osiguranja, ili tokom procesa obrade i nadoknade nastale štete, i trajće sve do isteka ugovora o osiguranju.

Prilikom prodaje svoje usluge, osiguravač na sebe preuzima potencijalnu odgovornost. Sve dok traje osiguranje, prodavac osiguravajućih usluga na sebe preuzima teret naknade štete u ugovorenom obimu.

Zbog same specifičnosti osiguranja, i velike raznovrsnosti ove delatnosti, ljudi koji rade u tehničkom delu osiguranja obuhvataju gotovo sve profesije koje postoje, od ekonomista, pravnika, psihologa i lekara, do inženjera različitih oblasti i eksperata različitih nauka.

Još jedna posebna stvar u vezi tržišta osiguranja je ta što predmet osiguranja može biti sve što nas okružuje, sva prirodna i društvena bogatstva, pa i sam čovek spada u predmet osiguranja.

Danas, veliki kapital koji formiraju osiguravajuća društva, kao i osiguravajući fondovi mogu imati veliku ulogu u fazi proizvodnje jedne zemlje. Mogu se koristiti kao pomoć u brzom otklanjanju zastoja proizvodnih procesa, ili kao ulaganje u preventivu i mere zaštite u toku istih proizvodnih procesa.

Takođe, ove velike novčane mase mogu se iskoristiti kao sredstvo investicija. Prikupljene rezerve se mogu deponovati kod banaka, ili ulagati u razne hartije od vrednosti, itd.

Osiguranje ima važnu ulogu i na međunarodnom nivou, putem reosiguranja. Prenoseći velike rizike na strane osiguravače, vrši se disperzija rizika kojom više stranih osiguravača učestvuje zajednički u naknadi štete osiguraniku. Ovim putem učvršćuju se međunarodni odnosi zemalja, i doprinosi se opštoj ravnoteži i stabilnosti.

„Tržište osiguranja jedne zemlje ima zapaženu ulogu u njenom ekonomskom i društvenom životu i ta uloga postaje sve značajnija. Ogroman ekonomski i tehnički napredak ne bi se mogao ni zamisliti bez osiguranja. U budućnosti od osiguranja će se tražiti da igra značajniju ulogu nego što je to bio slučaj do sada. Znači, tržište osiguranja neće slabiti. Naprotiv, ono će se razvijati sve više i više i dobijaće sve veći značaj, kako sa šireg društvenog aspekta, tako i sa aspekta svakog pojedinca.“ (Marović, 1980: 17)

4. Finansijska analiza kompanije „Dunav osiguranje“ a.d.o.

4.1. Opšte informacije o kompaniji

Kompanija „Dunav osiguranje“ a.d.o. je privredno akcionarsko društvo za obavljanje poslova osiguranja, saosiguranja i reosiguranja imovine i lica, kao i pružanje drugih usluga u osiguranju.

Kompanija je nastala iz Državnog osiguravajućeg zavoda, osnovanog 1945. godine, a kasnije spajanjem osiguravajućih društava „Beograd“ i „Jugoslavija“ 1974. godine. Krajem 1994. godine, kompanija menja naziv u „Dunav osiguranje“ a.d. Beograd, sa sedištem u Makedonskoj br. 4.

U svom sastavu, kompanija ima sedam kontrolisanih pravnih lica u kojima ima većinsko vlasništvo, a koja se bave pružanjem raznih usluga vezanih za delatnost osiguranja:

1. „Dunav Auto“ d.o.o. Beograd
2. „Dunav Turist“ d.o.o. Beograd
3. „Dunav RE“ a.d.o. Beograd
4. „Dunav društvo za upravljanje dobrovoljnim penzijskim fondom“ a.d. Beograd
5. „Dunav Stokbroker“ a.d. Beograd
6. „Dunav osiguranje“ a.d. Banja Luka, R.Srpska
7. „Dunav Auto“ d.o.o. Banja Luka, R.Srpska

4.2. Rezultat poslovanja u 2015. godini

U periodu od januara do decembra 2015. godine, Kompanija je ostvarila neto dobitak u iznosu od 1.209.168.000 dinara, dok je u 2014. godini ostvaren gubitak u iznosu od 3.041.973.000 dinara.

Osnovni pokazatelji poslovanja Kompanije „Dunav osiguranje“ a.d.o. u 2014. i 2015. godini prikazani su u sledećoj tabeli:

Tabela 1: Osnovni pokazatelji poslovanja Kompanije „Dunav osiguranje“ u 2014. i 2015. godini

(у хиљадама динара)

Позиција	I-XII 2014	I-XII 2015	Остварење 2015 / 2014
ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) ПРИХОДИ	18.274.221	20.406.339	111,7
Приходи од премија осигурања и саосигурања	16.279.995	18.892.918	116,0
Приходи од премија реосигурања и ретроцесија	406.990	422.390	103,8
Приходи од послова непосредно повезаних са пословима осигурања	224.519	266.037	118,5
Остали пословни приходи	715.435	824.994	115,3
ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) РАСХОДИ	11.607.370	11.977.966	103,2
Расходи за дугорочна резервисања и функционалне доприносе	2.059.440	2.167.901	105,3
Расходи накнада штета и уговорених износа	9.246.221	8.764.002	94,8
Резервисане штете - повећање	0	1.779.977	
Резервисане штете - смањење	58.141	0	0,0
Приходи по основу регреса и продаје осигураних оштећених ствари	387.027	411.337	106,3
Повећање осталих техничких резерви - нето	0	11.963	
Смањење осталих техничких резерви - нето	639.940	1.648.472	257,6
Расходи за бонусе и попусте	537.794	577.246	107,3
Остали пословни расходи	849.023	736.686	86,8
ДОБИТ - БРУТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ	6.019.569	8.428.373	140,0
ДОБИТАК ИЗ ИНВЕСТИЦИОНЕ АКТИВНОСТИ	431.638	849.918	196,9
ТРОШКОВИ СПРОВОЂЕЊА ОСИГУРАЊА	7.874.632	7.600.589	96,5
ПОСЛОВНА ДОБИТ - НЕТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ	0	1.677.702	
ПОСЛОВНИ ГУБИТАК - НЕТО ПОСЛОВНИ РЕЗУЛТАТ	1.423.425	0	0,0
ФИНАНСИЈСКИ ПРИХОДИ	288.464	397.543	137,8
ФИНАНСИЈСКИ РАСХОДИ	148.753	171.350	115,2
ПРИХОДИ ОД УСКЛАЂИВАЊА ВРЕДНОСТИ ПОТРАЖИВАЊА И ДРУГЕ ИМОВИНЕ КОЈА СЛУЖИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	1.149.983	931.264	81,0
РАСХОДИ ПО ОСНОВУ ОБЕЗВРЕЂЕЊА ПОТРАЖИВАЊА И ДРУГЕ ИМОВИНЕ КОЈА СЛУЖИ ЗА ОБАВЉАЊЕ ДЕЛАТНОСТИ	1.549.457	1.502.514	97,0
ОСТАЛИ ПРИХОДИ	199.473	298.452	149,6
ОСТАЛИ РАСХОДИ	257.616	401.367	155,8
ДОБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА	0	1.229.730	
ГУБИТАК ПРЕ ОПОРЕЗИВАЊА	1.741.331	0	0,0
НЕТО ДОБИТАК	0	1.209.168	
НЕТО ГУБИТАК	3.041.973	0	0,0

Izvor: www.dunav.com

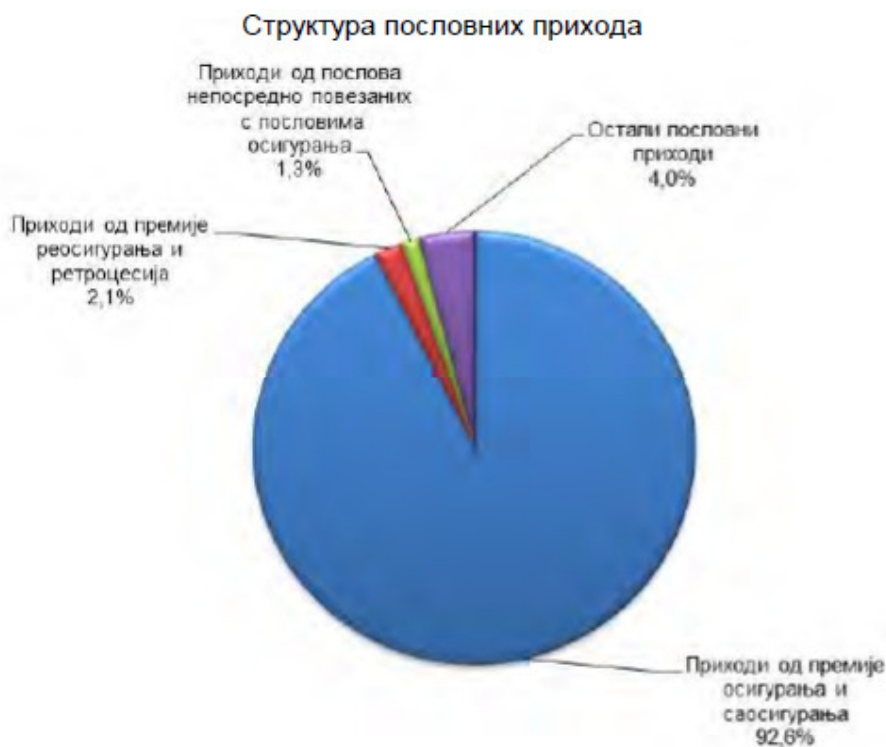
4.3. Poslovni prihodi i rashodi

Prihodi od premija osiguranja i saosiguranja u 2015. godini veći su za 15,8% u odnosu na 2014. godinu i iznose 20.406.339.000 dinara.

Najveći rast u odnosu na 2014. godinu zabeležen je kod sledećih kategorija:

- prihodi od premije reosiguranja i retrocesija: 16,0%
- ostali poslovni prihodi: 15,3%
- prihodi od poslova neposredno vezanih sa poslovima osiguranja: 18,5%

Slika: Struktura poslovnih prihoda Kompanije „Dunav osiguranje“ 2015. godine



U periodu 2015. godine, ukupni prihodi od premija osiguranja i saosiguranja iznose 21.535.346.000 dinara, od čega se oko 95% odnosi na premiju životnih i neživotnih osiguranja i saosiguranja, a oko 5% na premiju unetu u saosiguranje i reosiguranje.

Ostvarena bruto premija, koja iznosi 22.603.731.000 dinara, veća je za 22% u odnosu na prethodnu godinu.

Poslovni prihodi od premije reosiguranja i retrocesija u 2015. godini iznose 422.390.000 dinara, što je više od ovih istih kategorija ostvarenih u 2014. godini.

Prihodi od poslova neposredno povezanih sa poslovima osiguranja u 2015. veći su za 18,5% u odnosu na 2014. godinu i iznose 266.037.000 dinara.

Ostali poslovni prihodi u odnosu na prethodnu godinu deći su za 15,3% i iznose 284.994.000 dinara.

Tabela 3: Poslovni rashodi Kompanije „Dunav osiguranje“ u 2015. godini

КАТЕГОРИЈА	(у 000 дин.)		
	Остварење I-XII 2014.	Остварење I-XII 2015.	Индекс
Приходи од премије осигурања и саосигурања	16.279.995	18.892.918	116,0
Приходи од премије реосигурања и ретроцесија	406.990	422.390	103,8
Приходи од послова непосредно повезаних с пословима осигурања	224.519	266.037	118,5
Остали пословни приходи	715.435	824.994	115,3
ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) ПРИХОДИ	17.626.939	20.406.339	115,8

Izvor: www.dunav.com

U 2015. godini, ukupni poslovni rashodi beleže blagi rast od 3,2% i iznose 11.977.966.000 dinara u odnosu na prethodnu godinu. Što se tiče rashoda za dugoročna rezervisanja i funkcionalne doprinose, oni iznose 2.167.901.000 dinara, što predstavlja rast od 5,3% u odnosu na 2014. godinu kada su ove poslovne kategorije iznosile 2.059.440.000 dinara.

Najveće učešće u strukturi rashoda za dugoročna rezervisanja i funkcionalne doprinose imaju:

- doprinos za garantni fond: 37,2%
- matematička rezerva životnih osiguranja: 20,9%
- doprinos za preventivu: 17,6%

Ukupni rashodi naknada šteta i ugovorenih iznosa manji su za 5,2% u odnosu na prethodnu godinu i iznose 8.764.002.000 dinara. U 2014. godini iznosili su 9.246.221.000 dinara.

Od ukupno 9.816.761.000 dinara, koliko iznose likvidirane štete, neživotna osiguranja predstavljaju 93,4%, životna osiguranja 6,1% i saosiguranja 0,4%.

Što se tiče rashoda za bonuse i popuste koji se odnose samo na neživotna osiguranja, oni iznose 577.246.000 dinara u odnosu na 537.794.000 dinara u 2014. godini.

Ostali poslovni rashodi manji su za 13,2% u odnosu na 2014. godinu i iznose 736.686.000 dinara.

Tabela 3: Poslovni rashodi Kompanije „Dunav osiguranje“ u 2015. godini

(у 000 динара)

КАТЕГОРИЈА	Остварење I-XII 2014.	Остварење I-XII 2015.	Индекс
Расходи за дугорочна резервисања и функционалне доприносе	2.059.440	2.167.901	105,3
Расходи накнада штета и уговорених износа	9.246.221	8.764.002	94,8
Резервисане штете - повећање	-	1.779.977	
Резервисане штете - смањење	(58.141)	-	0,0
Приходи по основу регреса и продаје осигураних оштећених ствари	(387.027)	(411.337)	106,3
Повећање осталих техничких резерви	-	11.963	
Смањење осталих техничких резерви	(639.940)	(1.648.472)	257,6
Расходи за бонусе и попусте	537.794	577.246	107,3
Остали пословни расходи	849.023	736.686	86,8
ПОСЛОВНИ (ФУНКЦИОНАЛНИ) РАСХОДИ	11.607.370	11.977.966	103,2

Izvor: www.dunav.com

5. Vozila

5.1. Razvoj motornih vozila u svetu

Prvo vozilo na sopstveni pogon, za koje postoje tačni tehnički podaci, čuva se u muzeju u Parizu. Tokom 19og veka, inženjeri poput Evansa, Trevitika, Henok, Levasor, Dajmler, Benc, Bernadi i drugi doprineli su, svojim inovacijama i izumima, razvoju motornih vozila.

Na Nemačkom tlu, istraživanja G. Dajmlera, K. Majbaha, A. Langenona i K. Benca, pri kraju XIX veka, omogućila su postavljanje fundamenta za izradu putničkih motornih vozila, koja će kasnije biti konstantno usavršavana.

Nakon Nemačke, na samom kraju XIX, i početkom XX veka, nagli razvoj automobilske industrije počinje i u Francuskoj, pa zatim u Engleskoj, zahvaljujući imenima poput Panharda, Levasora, Pežoa, Renoa, Lankastera, Rojsa i dr.

Značajantrag u svetskom automobilizmu ostavio je Henri Ford, koji je svoj prvi automobil proizveo 1892. godine, i među prvima izašao na automobilsko tržište. Osnovao je fabriku „General Motors Co.“ 1903. godine, koja je odmah početkom XX veka postala vodeći proizvođač motornih vozila u svetu.

U našoj zemlji, prvi automobil bio je marke „Nesseldorf“ sa 3.200ccm, i plaćen je 12.000 kruna, a uvezao ga je 1903. godine beogradjanin Božidar Radulović, beogradski trgovac i bankar. Prvo vozilo sa taksimetrom u Beogradu pojavilo se 1910. godine na Terazijama, između hotela „Moskva“ i hotela „Balkan“. (<https://www.motorna-vozila.com/motorna-vozila-u-srbiji-1/> 15.6.2016)

Davne 1923. godine, na svetu je bilo oko 15 miliona vozila, od toga najveći broj registrovan je u Americi, a preko 50% proizvedeno je u Fordovom General Motorsu, u Sjedinjenim Američkim Državama.

Između dva svetska rata, u proizvodnji motornih vozila u Americi se značajnije ističu Kraisler, Kadilak, Ford, Buick i Ševrolet. Što se tiče Evropskog kontinenta, dominiraju Engleski Rover i Morris, kao i Francuski Citroen i Pežo.

Nemačka automobilska industrija počela je intenzivno da se razvija nakon drugog svetskog rata, dominacijom BMW-a, Daimler-Benz-a, Opel-a, Porsche-a i Volkswagen-a.

Takođe, nakon drugog svetskog rata dolazi do ekspanzije proizvođača na tržištu automobila, pre svega u Japanu, kao i broja vozila na putevima širom Evrope, Amerike i malopre pomenutom Azijskom kontinentu.

Jedina godina koja predstavlja izuzetak, i godina u kojoj je proizvedeno manji broj vozila nego prethodne je 2001. godina kada je autoindustriju pogodila recesija. Te godine proizvedeno je 40.857.590 vozila naspram 41.499.154 vozila koja su proizvedena 2000. godine, dakle čak 641.564 vozila manje. (Cerović, 2012)

Osim te godine, broj vozila svake godine se konstantno povećava. U sledećoj tabeli prikazali smo podatke o broju proizvedenih vozila po proizvođačima 2005. godine.

Tabela 4: Proizvodnja vozila u svetu 2005. godine

Redni broj	Naziv proizvođača	Broj vozila u 000.
1.	Grand Motors	9.040
2.	Toyota	7.100
3.	Ford	6.418
4.	Folkswagen	5.173
5.	Daimler Chrysler	4.319
6.	PSA Peugeot Citroen	3.375
7.	Honda	3.373
8.	Nissan	3.348
9.	Hyundai – Kia	2.853
10.	Renault – Dacia – Samsung	2.617
11.	Suzuki – Maruti	2.072
12.	Fiat	1.934
13.	Mitsubishi	1.327
14.	BMW	1.323
15.	Mazda	1.285
16.	Ostali proizvođači	11.708
	Ukupno	67.265

Izvor: Cerović, 2011: 43

U 2005. godini ukupno je proizvedeno 67.265.000 automobila, od toga 82,6% tj. 55.557.000 motornih vozila proizvelo je 15 najvećih proizvođača, a ostali proizvođači 17,4%.

Industrije za proizvodnju automobila se konstantno usavršavaju. Na primer, od početka proizvodnje do danas, kompanija Mercedes – Benz proizvela je preko 30 miliona automobila, a na našoj tabeli nalaze se tek na petom mestu.

Međutim, usavršavanje razvoja industrije motornih vozila, razvilo je i opšte društvene i životne standarde, i učestvuje u privrednom rastu zemalja.

5.2.Razvoj motornih vozila u Srbiji

Kao što smo ranije naveli, prva putnička motorna vozila u Srbiju su uvezli beogradski trgovci početkom XX veka. Nakon već navedenog „Nesseldorf“-a, proizvedenog u Češkoj, drugo vozilo bilo je vlasništvo Mladena Ljubinkovića, takođe beogradskog trgovca. Radilo se o vozilu marke „Mauer Union“. (<https://www.motorna-vozila.com/motorna-vozila-u-srbiji-1/> 17.6.2016)

U Kragujevcu je 1904. godine otvoren prvi auto servis na teritoriji Srbije, a prvo vozilo marke Ford, uvezeno iz SAD-a uvezeno je u Srbiju 1911. godine, a uvezao ga je inženjer Andra Ristić. (<https://www.motorna-vozila.com/motorna-vozila-u-srbiji-1/> 17.6.2016)

Tih godina vozila su uglavnom kupovana od evropskih proizvođača, u Beogradu, kao i u unutrašnjosti Srbije, gde je zabeležena masovnija kupovina putničkih motornih vozila.

Tokom Prvog svetskog rata, gotovo sva vozila su bila uništena, iskorišćena u vojne svrhe, otpremljivana na frontove i sl. Međutim, nakon rata, po povratku u Srbiju, deveženo je više vozila, a po osnovu ratne reparacije, počinju da pristižu vozila firmi iz Austrije i Nemačke.

Bitno je naglasiti da su prve auto-trke bile organizovane 1923. godine u Beogradu, gde su bile organizovane i prve međunarodne trke, 1939. godine.

Najznačajnija domaća fabrika u industriji motornih vozila bila je „Industrija motora Rakovica“, osnovana 1927. godine. (<https://www.motorna-vozila.com/motorna-vozila-u-srbiji-2-deo/>) Osnovana delom domaćim, a delom stranim kapitalom, fabrika je bila licencirana za proizvodnju, održavanje i remont avionskih motora.

U IMR-u proizvedeno je prvo motorno vozilo u Jugoslaviji, 1938. godine. Bio je to prvi kamion domaće proizvodnje, izrađen po licenci čehoslovačke firme „Praga“.

Tokom Drugog svetskog rata, Nemci su silom pokušali da nastave proizvodnju i izradu avionskih motora i kamiona za svoje vojne potrebe, ali neuspešno.

Posle rata, fabrika je imala veliki uticaj na stvaranje traktorske industrije u Jugoslaviji. Razvojem traktorske industrije značajno su uspeli da poboljšaju i intenziviraju poljoprivrednu proizvodnju, omogućivši proizvodnju mehanizacije bez koje ovako brz razvoj poljoprivrede ne bi bio moguć.

Prvi prototip traktora napravljen je 1949. godine a nakon 18 meseci, krajem aprila 1951. godine pribeglo se izradi prve serije traktora na teritoriji Jugoslavije.

Najznačajnija godina u razvoju fabrike „Industrija motora Rakovica“ je 1954. godina, kada je fabrika posle pregovora sa velikim firmama kao što su Perkins, Ford i Deutz, zaključili ugovor o saradnji sa vodećom engleskom i svetskom firmom Perkins, na osnovu kog je započeta proizvodnja prvih dizel motora u Jugoslaviji.

Ovi motori imaju veoma širok spektar upotrebe i koristili su se za pogone raznih poljoprivrednih i komercijalnih vozila, mašina i agregata, koji su činili nezamenljive resurse za našu privredu.

Paralelno sa razvijanjem fabrike IMR, još jedna fabrika postavila je temelje razvoja motornih vozila u Srbiji. Fabrika za proizvodnju topova, osnovana sredinom XIX veka i najpre smeštena u Beogradu, pa zatim prebačena u središnji položaj Srbije – Kragujevac.

Početkom, pa sve do sredine XX veka, u Kragujevcu se intenzivno razvijala vojna industrija. Samim tim, praksa ove fabrike bila je održavanje i remont vozila za vojne potrebe.

Na opravci vojnih vozila rađeno je i za vreme i neposredno posle Drugog svetskog rata. Nakon tog perioda počinje se sa podsticanjem fabrika za proizvodnjom zaprežnih i motornih vozila za civilne potrebe.

Stručne ekipe Zavoda „Crvena zastava“ počeli su pedesetih godina XX veka sa saradnjom sa stranim firmama i posetama Francuskoj, Engleskoj, Italiji i Americi. Od firmi kao što su Reno, Fiat, Rover, Alfa Romeo i Willys, nabavljena su vozila namenjena testovima, kako bi se utvrdile najprihvatljivije konstrukcije i započele pripreme za kupovinu licence. (<https://www.motorna-vozila.com/motorna-vozila-u-srbiji-4-deo/> 17.6.2016)

Kako je posle obavljenih ispitivanja, i formiranje rang – liste od strane stručne komisije, u Torinu je zaključen Ugovor u kupovini licence od FIAT-a 1954. godine.

Na taj način je „Zastavi“ omogućena proizvodnja i prodaja kamiona, putničkih vozila, terenskih vozila, traktora, i ostalih vozila tekuće proizvodnje kompanije FIAT.

Tako su nekada objekti u kojima je godinama proizvodjeno i održavano oružje, topovi i ostala mašinerija koja je služila u vojna svrhe pretvarani jedan po jedan u objekte za proizvodnju automobila.

Iz godine u godinu fabrika se razvijala, a samim tim i proizvodnja. Uskoro, kompleks objekata se morao proširivati i na predgrađe Kragujevca. S obzirom da je potencijal fabrike bio veliki, i kapaciteti su se morali povećavati. Ubrzo se uvidelo da je fabrici bila potrebna i ustanova koja bi se bavila razvojno-istraživačkim radom, konstruisanjem, razvojem prototipova, ispitivanjem i usavršavanjem, kako to zahtevaju savremene metode razvijene automobilske industrije u svetu.

Na osnovu odluke Radničkog saveta Zavoda 1962. godine osniva se Institut za putnička i laka motorna vozila, Konstruktivno-razvojna služba, Biro za program i razvoj, Metaluršku laboratoriju, Biro za obradu tehničke dokumentacije, Prototipsku radionicu, Biro za standardizaciju, Stislki centar, Tehničku arhivu, Odeljenje za ekonomiku i dr. Službe sarađuju sa, kako domaćim, tako i stranim partnerima u rešavanju raznih problema vezanih za razvoj i konstrukciju vozila.

Proizvodnja automobila se iz godine u godinu povećavala. Tako je cifra od 32.000 proizvedenih vozila 1962. godine rasla do 52.000 vozila 1968. godine, kao i broj radnika, koji se povećao od 3.750 radnika 1963. na 5.370 radnika 1968. godine.

Nakon što je nastavljena saradnja sa FIAT-om, modeli Zastava 750 i Zastava 1300 postaju sve traženiji u Jugoslaviji. Prvo putničko motorno vozilo proizvedeno u našoj fabrici koje je proglašeno za Automobil godine 1968. bila je kopija originalne konstrukcije modela FIAT 128, koji je bio projektovan u periodu od 1969. do 1971. godine.

Najpopularniji model bio je Zastava 101, koji je izašao iz proizvodnog pogona u preko 100.000 primeraka. Proizvodnja se konstantno povećavala, pa je tako plan proizvodnje za 1973. godinu iznosio 141.500 vozila.

Na osnovu objavljenih podataka, najviše registrovanih vozila u Jugoslaviji bilo je 1976. godine, kada je samo putničkih vozila bilo 1.736.514. (Marović, 1980)

Fabrika je uvela u proizvodnju novi model „Jugo“ 1980. godine, čije su verzije bile proizvedene i po standardima američkog tržišta.

Raspalom SFRJ i uvođenjem ekonomskih sankcija od 1991. do 1998. godine predstavljaju težak period u proizvodnji motornih vozila Jugoslavije, posle koje dolazi do oživljavanja proizvodnje krajem 1998. godine.

Ipak, iduće godine bombardovanjem od strane NATO-a, uništeno je preko 160.000 kvadratnih metara proizvodnih površina fabrike. Nakon ovih dešavanja, ponovo je započelo razvijanje autoindustrije u našoj zemlji koja sve više i više ide u korak sa savremenom tehnologijom.

Početkom XXI veka, kao i u ostalim delovima Evrope i sveta, iz godine u godinu naglo se povećavao broj proizvedenih a samim tim i broj registrovanih vozila, da bi se broj u proteklm godinama popeo do preko 2 miliona samo putničkih motornih vozila.

6. Uticaj automobilske industrije

„Ne postoji neka druga industrijska grana koja je, kao što je to slučaj sa industrijom automobila, svojim razvojem uslovlila razvoj niza drugih industrijskih grana.“ (Marović, 1980:64)

Automobilska industrija predstavlja industrijsku granu koja je od ogromnog značaja za razvoj čitave društvene zajednice. Danas, zemlje koje imaju visoko razvijenu industriju motornih vozila istovremeno predstavljaju najrazvijenije ekonomije u svetu.

Jedno od vodećih mesta u svetskoj proizvodnji zauzima upravo autoindustrija, i samim tim je u mogućnosti da utiče na razvoj ostalih delatnosti. U direktnoj je vezi sa razvojem metalurgije, hemijske, tekstilne i elektronske industrije. Isto tako utiče i na razvoj saobraćajne infrastrukture, trgovinu i još mnogih drugih industrijskih i privrednih grana.

Zahvaljujući ulaganjima u naučno-istraživačke centre velikih automobilskih giganta, došlo je do znatnog napretka na polju nauke, organizacije rada, tehnologije, kibernetike itd. Svi veliki učesnici na svetskom automobilskom tržištu imaju veliku armiju naučnika koji doprinose ne samo razvoju ove već i drugih industrija.

Ogroman doprinos i značaj ove industrijske grane u društvenom sistemu ogleda se u samim podacima da automobilska industrija u svetu trenutno ima na više desetina miliona zaposlenih.

Takođe, ne možemo zanemariti uticaj koji razvoj automobilske industrije ima na privredne, novčane tokove i platne bilanse nacionalne i svetske ekonomije.

Automobil je u određenim delovima sveta već uveliko postao nužno prevozno sredstvo, i broj automobila se iz decenije u deceniju vrtoglavo povećava, tako da se samo može očekivati konstantna evolucija motornog vozila. Čoveku je nametnut način života koji, zahvaljujući razvoju nauke i tehnike, postaje nezamisliv bez automobila i drugih prevoznih sredstava.

Rame uz rame sa razvojem automobilske industrije stoji delatnost osiguranja koja je nezaobilazna kada su u pitanju motorna vozila. Kao i na ostale delatnosti, i na razvoj delatnosti osiguranja u velikoj meri je uticala autoindustrija. Vremenom, osiguranje motornih vozila postalo je najastupljeniji vid osiguranja u svetu.

Premija osiguranja motornih vozila se svake godine povećava do te mere, da sa udelom od preko 40% u mnogim zemljama predstavlja najrazvijeniju granu osiguranja.

Obavezna osiguranja nastaju kao posledica nužnosti za sigurnošću i obezbeđenjem od opasnosti koje mogu ugroziti svakodnevne privredne procese koji su od vitalnog značaja za razvoj delatnosti bez kojih jedna država ne bi mogla da funkcioniše.

Kako se tehnika vezana za industriju automobila naglo razvija, tako se istim tempom beleži i nagli porast rizika. Samim tim danas osiguranje od automobilske odgovornosti predstavlja jednu sasvim novu dimenziju u sferi osiguranja, ali isto tako i problem koji predstavlja predmet istraživanja. (Marović, 1980: 82)

Ubrzano razvijanje motornih vozila, naročito putničkih, dovelo je do toga da je njihovom upotrebom ugrožen velika materijalna svojina, kao i ljudski životi pre svega.

Dinamika razvijanja automobilske industrije i povećanje saobraćaja direktno je uticalo na sve veću materijalnu štetu i veliki broj poginulih, koji je iz godine u godinu rastao, kako na Evropskom, tako i na Američkom tlu.

Ovakav razvoj događaja dovodio je do potrebe za osiguravanjem učesnika u saobraćaju i pooštavanjem saobraćajnih propisa. Ubrzo su zemlje Evrope jedna za drugom shvatile značaj osiguranja motornih vozila, i osiguranje od šteta prema trećim licima, koji su takođe učesnici u saobraćaju.

Skoro sve evropske zemlje uvele su obavezno osiguranje na osnovu kog se nadoknađuju štete nastale u saobraćaju.

Prva je Danska uvela 1927. godine odredbe o zaštiti žrtava u saobraćaju. (Marović, 1980) Narednih godina isto su uradile Finska i Norveška, zatim Velika Britanija, Luksemburg, Irska i Nemačka. Tek pedesetih godina prošlog veka, ovu vrstu obaveznog osiguranja uvele su Belgija i Francuska.

Obavezno osiguranje korisnika motornih vozila za štete pričinjene trećim licima u našoj zemlji obavezno je od 1965. godine, objavom Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju.

Na ovaj način se ne dozvoljava nijednom vozilu koje je učesnik u saobraćaju da ostane neosigurano. Vlasnik vozila je u dužnosti da zaključi osiguranje pre nego što se vozilo pusti u saobraćaj. Ovo je veoma kvalitetan i human način da se svi učesnici u saobraćaju, uključujući i treća lica koji su svakodnevno ugroženi kretanjem motornih vozila.

Slika 5: Današnji primer blanko polise osiguranja od autoodgovornosti

The image shows a blank insurance policy form titled "ПОЛИСА осигурања од аутоодговорности - за осигураника -". It includes a barcode and a car icon. The form is divided into several sections for data entry, including contact information, vehicle details, and premium information. A red box highlights the "премијски степен" (premium level) field.

Izvor: http://www.registracija-vozila.rs/images/stories/onlineistracijaimages/premijiskistepen/premijiski%20stepen_ver%202.jpg

7. Gorivo

Još od XIX veka nafta obeležava i diktira razvoj industrije, trgovine, poljoprivrede, finansijskog kapitala, demografije, i naravno, saobraćaja. Nafta je donela ogromne promene i vrtoglavi napredak u maltene svim delatnostima, kako njenim pronalazačima i eksploatorima, tako i ostatku sveta.

Od oko ukupno 4,5 milijardi tona godišnje svetske potrošnje sirove nafte, vožnjom automobila potroši se nešto manje od polovine.

Postoji više mišljenja o kulminaciji naftnih kapaciteta. Određene naftne kompanije procenjuju da će nafte biti dovoljno za narednih 30,40 godina, dok neke studije koje su sprovodili univerziteti, koristeći podatke o proizvodnji nafte u prošlosti i danas, kao i poznatim rezervama i novim otkrićima kompanija govore da će proizvodnja nafte ubrzo dostići svoj vrhunac.

Oni smatraju da će u narednom periodu morati da se eksploatiše dva puta više nafte nego danas, što geolozi smatraju nezamislivim. Svetska tražnja za naftom je prevelika, i pre ili kasnije, epoha „crnog zlata“ doći će kraj.

Automobilska industrija je prepoznala ovaj problem i već dugo traga za alternativnim rešenjima koje uključuju nove vrste pokretačke energije, kao i smanjivanje potrošnje klasičnog goriva.

Što se tiče alternativnih pogona u svetu automobilizma, bitno je napomenuti da su još u XIX veku konstruisani prvi automobili takve vrste. Naime, 1839. godine Robert Anderson je napravio prvi automobil na električni pogon, a legendarni Ferdinand Porše je 1898. godine napravio prvi hibridni sistem.

Danas, vozila troše znatno manje naftnih derivata nego što su trošila ranije. Svi stari tipovi i modeli automobila koji su trošili na desetine litara goriva na pređenih 100 kilometara zamenjeni su novim čija je potrošnja smanjena i do nekoliko puta.

Smanjenje potrošnje goriva je zadatak automobilske industrije kome su posvećeni svi evropski proizvođači motornih vozila. Ovo predstavlja dugotrajan i finansijski zahtevan proces. Da bi dostigli svoje ciljeve, veliki proizvođači automobila moraju udružiti tehnologije.

Najveći evropski proizvođači održavaju konvencije na kojima se formiraju planovi za smanjenje potrošnje goriva na globalnom nivou. Kada je dostizanje smanjenja potrošnje goriva dostizalo maksimum, okrenulo se traženju alternativnih vrsta pogona.

Druge mogućnosti pogonskog goriva, osim klasičnog, predstavljaju korišćenje hibridnog pogona, kao i korišćenje plina, tj. tečnog naftnog gasa (TNG), metana (KPG) ili električne energije.

Ovim alternativnim izvorima energije omogućuje se još veće smanjenje potrošnje nafte, čime se ostvaruje njena velika ušteda a samim tim i znatno se produžuje rok njenog korišćenja.

Evropski proizvođači automobila dalje razvijaju ovu filozofiju i dolaze do novih dostignuća. Tako su došli do hibridnih motora koji koriste kombinaciju elektro i klasičnog motora (Npr. model Mercedes-Benz S400 BlueHybrid, Toyota Prius Hybrid, Honda Civic Hybrid). Do određene brzine kretanja ili u mestu, automobil radi isključivo na struju, a kada se brzina prekorači automatski se prelazi na benzinski ili dizel motor koji služi da doda snagu elektromotoru i time pomogne da se savladaju veće brzine, usponi, nagla ubrzanja itd.

Ove ideje su i dalje u fazi razvoja i nailazi se na dosta problema tokom stvaranja ovakvih, može se reći epohalnih, vrsta motora. Hibridni pogonski sistemi su takođe veoma skupi i kompleksniji od klasičnih, ali takođe nude i brojne prednosti, pogotovo za čoveka i životnu sredinu.

U Srbiji se takođe radi na razvoju ovakvih vrsta pogona. U fabrici FIAT Srbija u Kragujevcu 2009. godine počela je proizvodnja modela „Punto classic“ sa hibridnim pogonom. (Cerović, 2012)

„Do pre nekoliko godina, hibridni automobili mogli su da se vide samo na međunarodnim sajmovima gde su predstavljani kao budućnost automobilske industrije. Malo ko je slutio da će ta budućnost stići tako brzo.“ (Cerović, 2012: 67)

Na automobilskom tržištu, prvi model na hibridni pogon koji pored klasičnog pogonskog goriva koristi struju bio je model „Toyota prius“.

Slika 6: Toyota Prius, prvi automobil na hibridni pogon serijske proizvodnje



Izvor: <http://blog.caranddriver.com/wp-content/uploads/2010/04/2011-Toyota-Prius-Plug-In-Hybrid-placement1.jpg>

7.1. Supstitucije (nove vrste) pogonskog goriva

Nova vrsta goriva na kojoj se radi i koja se konstantno usavršava je biološko gorivo koje predstavlja mešavinu biodizela i alkohola (85% alkohola i 15% benzina). Biodizel je gorivo koje se dobija kombinacijom određenih vrsta biljaka koje su u upotrebi u velikom broju zemalja u svetu.

Podaci pokazuju da je za sada potrošnja ove vrste goriva nešto veća, ali je cena po litru znatno manja. Takođe ima vrlo pozitivan efekat na životnu sredinu.

Proizvodnja biodizela ima dosta nedostataka, pre svega jer sirovine koje se koriste za dobijanje biodizela imaju značajniju namenu u prehrambenoj industriji, i njihova upotreba u automobilskoj industriji može dovesti do nedostatka ovih sirovina i samim tim dovede do povećanja cena hrane i širenja gladi širom sveta.

Ipak, postoji revolucionarna ideja na kojoj će se raditi u budućnosti, a to je proces dobijanja alkohola iz smeća koje trune na milionima deponija širom sveta. Ova ideja je moguća jer sve što sadrži ugljenik moglo bi da se iskoristi, a alkohol bi mogao da bude bitno pogonsko gorivo jer su eventualne prepravke na takvim automobilima skoro neznatne.

Na tlu Evrope 2006. godine, najveći proizvođač biodizela bila je Nemačka sa proizvodnjom od 1,7 miliona tona, što predstavlja preko 50% ukupne proizvodnje ove vrste goriva. (Cerović, 2012)

U našoj zemlji proizvodnja biodizel goriva počela je 2007. godine preradom ulja dobijenog iz uljane repice, suncokreta i soje. Fabrika „Victoria oil“ u Šidu je jedna od najsavremenijih na svetu, a sa proizvodnjom od 100.000 tona Srbija bi se našla na šestom mestu u Evropi.

I pored toga što je proizvodnja ove vrste goriva pogodna za ekonomski i ekološki napredak, ne može biti trajno rešenje za energetske krize, jer je skoro izvesno da će se doći do zaključka da je isplativije koristiti određene sirovine za proizvodnju goriva nego za ishranu, što može dovesti do nestašice i poskupljenja hrane i velikih posledica.

Takođe, upotreba biodizela je u relativno početnoj fazi, tako da vlasnici vozila i dalje imaju nepoverenje i nedoumice u vezi sposobnosti i istrajnosti ovakvih motora. Sa druge strane, ni većina proizvođača nije definisala svoj stav o upotrebi biodizela, i ne preporučuju korisnicima motornih vozila da koriste ovu vrstu goriva jer ukoliko dodje do nekog oštećenja na motoru usled lošeg goriva, garancija neće važiti.

U Austriji i Nemačkoj je upotreba biodizel goriva najdalje odmakla pa samim tim Audi, Folksvagen i Škoda dozvoljavaju korišćenje biodizela, dok većina proizvođača dozvoljava upotrebu ovog pogonskog goriva samo do određenog procenta.

Tečni naftni gas, tj. smeša propana, butana i dr., kao i komprimovani gas tj. metan, već su dosta u upotrebi. Koriste se tako što se naknadno ugrađuje uređaj (uglavnom boca) tako da vozilo ima dve mogućnosti pogona.

Cena ovog energenta jeftinija je od klasične vrste goriva, pa se i pored troškova ugradnje i malo veće potrošnje goriva, ostvaruje dobra ušteda. Pozitivan uticaj ima i na motor jer ne ostavlja problematičan talog u rezervoaru poput benzina ili dizela.

Vozila na tečni naftni gas pojavila su se još sedamdesetih godina prošlog veka, ali je prava ekspanzija bila tek u prošloj deceniji. Kod nas je fabrika FIAT Srbija u Kragujevcu tek krajem 2009. godine počela proizvodnju putničkog automobila „punto klasik“ sa pogonom na TNG.

Glavna dva problema ovakvih vrsta vozila jesu smanjenje prtljažnog prostora u koji se uglavnom postavlja rezervoar, a druga jeste smanjenje snage motora za nekih 10% koja se može osetiti tek pri malo agresivnijoj vožnji.

Metan (komprimovani prirodni gas) predstavlja čak povoljniju soluciju i od tečnog naftnog gasa pa su troškovi eksploatacije automobila na ovaj pogon više puta manji nego kod benzinskog goriva.

Glavna mana je veličina rezervoara koji je dosta veći od boce koja se koristi za upotrebu tečnog naftnog gasa, i dosta je skuplja. Takođe nema još uvek dovoljnog broja punionica za metan na pumpama širom države.

Zbog ovih razloga, metan se uglavnom koristi u autobusima za javni gradski prevoz kao i u kamionima, koji ima dovoljno veliki prostor za ugradnju ovih uređaja.

Na zapadu je favorizovan metan, za razliku od tečnog naftnog gasa koji je popularan kod nas, najviše zbog manjeg uticaja na zagađenje životne sredine kao i niže cene. Metan se dobija na sasvim prirodan način, za razliku od ostalih vrsta pogonskih goriva koja se dobijaju iz fosilnih rezervi.

Zbog toga mnogi proizvođači nude modele koji već imaju fabrički ugrađene instalacije za zemni gas, što je ređi slučaj kod TNG-a.

Najviši nivo razvoja ekološki „čistog vozila“ predstavljaju vozila na električnu energiju. Punjenje akumulatora ovakvih vozila vrši se iz gradske mreže korišćenjem kućnih instalacija standardne voltaže.

Sadašnji dostignuti nivo razvoja ima razna ograničenja a dalji razvoj predstavlja pred sobom velike prepreke i izazove. Cena nabavke ovakvih vozila, troškovi proizvodnje, akumulatori malog kapaciteta, objekti za brzo punjenje predstavljaju neke od bitnijih problema sa kojima se suočavaju timovi za razvoj električnih automobila.

Ipak, i pored svih dostignuća i izazova koji čekaju svetsku automobilsku industriju, elektromobil predstavlja definitivno i trajno rešenje za energetske krize koja pretili čovečanstvu.

Samim tim, proizvodnja automobila sa pogonom na struju predstavlja većitu želju svih proizvođača, koji su složni u ideji da budućnost pripada električnom automobilu.

Svaki od velikih svetskih proizvođača automobila ima već razvijene planove za proizvodnju strujnih automobila. Već postoji veliki broj modela automobila sa elektropogonom, kao i koncepti koji se pripremaju za budućnost.

Kao što smo ranije pominjali, vodonik takođe predstavlja budućnost automobilizma. Ideja je da se konstruišu motori koji uz pomoć struje omogućuje da se u pogonskim ćelijama iz vodonika izvlači potrebna električna energija, dakle izbegavajući korišćenje akumulatora.

Dakle, uz pomoć električne energije vodonik se izdvaja iz vode i potom usmeruje u rezervoar automobila gde se određenim hemijskim reakcijama pretvara u tečno agregatno stanje i uz male gubitke pretvara u električnu struju, koja u kontaktu sa gorivnom ćelijom pokreće automobil uz nikakvu proizvodnju zagađenja.

U današnje vreme, ovakva vrsta tehnologije najšire se primenjuje u kosmičkoj tehnologiji, a u ovu vrstu razvoja uključila se i automobilska industrija.

Ovo je ipak još uvek ideja, čija je najveća mana da počiva na činjenici da voda nije obnovljiv prirodni izvor, i njeno korišćenje u te svrhe može vremenom dovesti do opšte panike. Takođe, bez obzira na velika investiranja pojedinih proizvođača, ova ideja nija ni do danas jasno razrađena a ne postoji ni infrastruktura koja bi omogućila korišćenje ovog energenta.

8. Životna sredina

Zaštita životne sredine predstavlja jedan od najbitnijih, ako ne i najbitniji problem sa kojim se suočava čitavo čovečanstvo. U svim vrstama delatnosti, velika finansijska i nefinansijska sredstva se ulažu u borbu protiv zagađenja životne sredine, što je dugotrajan proces, s obzirom da se tehnologija konstantno razvija velikom brzinom i ostavlja velike negativne tragove za sobom koje utiču na našu planetu i samim tim svako živo biće na planeti. Mnogo se radi na podizanju svesti ljudi, koji su i sami napravili najveću štetu svom prirodnom staništu. Nove tehnologije i novi energetske alternativni izvori dovode do znatnog smanjenja emisije ugljen dioksida i drugih štetnih gasova, što znači da su velike korporacije i kompanije primorane da potroše ogromna sredstva kako bi ispunili sve oštrije kriterikume za zadovoljenje zakonskih limita emisije štetnih gasova. (Cerović, 2012: 77-78)

Svest o zaštiti životne sredine raste širom celog sveta. Sve se više insistira na proizvodima koji su prilagođeni procesu proizvodnje i načinu funkcionisanja koji ispunjava striktno kriterijume vezane za ekološke standarde.

Uskoro nijedna kompanija u skoro nijednoj delatnosti neće moći da opstane ukoliko ne budu ispunjavali sve više standarde koji prerastaju u norme u pogledu klimatskih promena i zagađenju životne sredine.

Ovakva politika utiče i na proizvođače automobila, i za njih predstavlja ozbiljan izazov. Motorna vozila pripadaju grupi najvećih svetskih zagađivača zbog emitovanja ugljen-dioksida (CO_2) usled korišćenja pogonskog goriva.

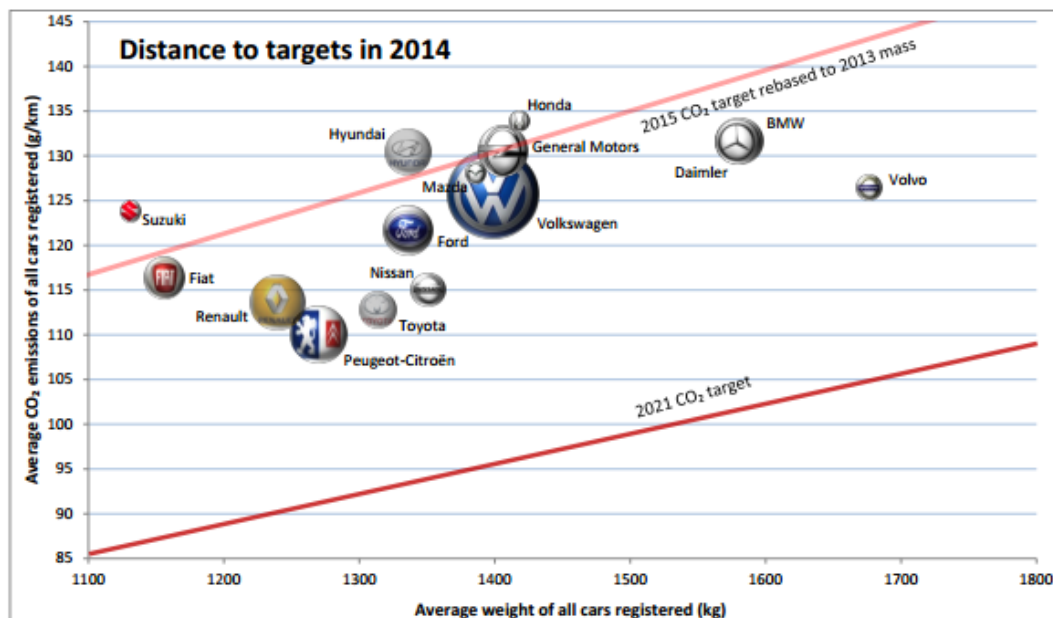
Zbog toga što stepen zagađivanja zavisi od vrste pogonskog goriva i tehničko – tehnoloških dostignuća u proizvodnji automobila, pokreću se mnogobrojne inicijative u vezi pooštavanja kriterijuma i kaznenih mera za neispunjavanje istih.

Evropska komisija uvela je 2011. godine odredbu da se emisija ugljen-dioksida smanji na 130g po pređenom kilometru. (Direktiva EU 63/2011) Ovo je dovelo do nezadovoljstva dveju strana, proizvođača automobila sa jedne i ekologa sa druge strane. Jedni smatraju da je zahtev preoštara i da se na njih prebacuje prevelika odgovornost za zagađenje i globalno zagrevanje, kao i da su za ispunjenje takve norme potrebna velika materijalna sredstva koja mogu uticati na rezultat poslovanja, dok drugi misle da je norma trebala biti još niža emisija, stavljajući akcenat na ozbiljnost problema i uticaj upravo automobilske industrije na čitav problem.

Za ispunjenje ovakvog zahteva potrebno je vreme, imajući u obzir da je krajem XX veka dozvoljena emisija iznosila 185g/km. Samo su tri svetska proizvođača ispunila zahtev, od ukupno dvadeset, a to su Fiat, Citroen i Renault.

Bez obzira na nezadovoljstvo i protivljenje svetskih proizvođača, zahtevi će morati biti usvojeni, jer svi shvataju težinu problema koji utiče na celokupno čovečanstvo, a očekuje se i dalje snižavanje granice emitovanja CO₂.

Slika 7: Uspešnost približavanja cilju emitovanja ugljen-dioksida po zahtevu EU 2014. godine



Izvor:

http://www.sonnenseite.com/upload/Medien/Pressebilder/EU_Autos_Co2_transportenvironmentorg02.jpg

9. Marketing u autoindustriji

Industrija automobila je, bez sumnje, pod konstantnim pritiskom da održava i povećava zadovoljstvo kupaca, kao i da održava promet i uslužnu strukturu i procese efikasnim.

Na tržištu sve veće konkurencije, podsticaj potrošnje je znatno porastao, a samim tim i sve teže ostvarivanje profita. Odluke top menadžmenta teže ka ostvarivanju ciljeva kao što su ispunjenje proizvodnih zahteva i povećanja udela na tržištu.

Za ostvarenje ovih ciljeva esencijalno je smisliti pravi marketinški plan i inovativan način prilaska potencijalnim mušterijama i kreirati, danas, u dobu u kome je već toliko marketinških trikova i taktika već osmišljeno i iskorišćeno.

(http://www.rolandberger.com/expertise/industries/automotive/marketing_sales/ 2.7.2016)

Automobilske kompanije se konstantno suočavaju sa nizom jedinstvenih marketinških izazova. Programi podsticaja za kupce i dilere stalno se razvijaju i zahtevaju sve veće ulaganje finansijskih sredstava. Ciklus kupovine vozila takođe je mnogo duži od kupovine većine proizvoda, tako da je potrebna optimalna mešavina kratkoročnih i dugoročnih investicija prilikom kupovine i održavanja automobila tokom godina.

Drugi glavni izazov predstavljaju cene, inovacije i intenzivno konkurentno okruženje. Automobilska industrija je kompleksan sistem, i vrlo je bitno biti dobro upućen u izgradnju modela za shvatanje ove složenosti i razumevanje uticaja marketinga na sve nivoe poslovanja proizvođača automobila. (<http://mma.com/industries/automotive/>2.7.2016)

Slika 8: Put do kupovine automobila (potreba – pretraživanje - poseta dileru – kupovina - lojalnost



Izvor: mma.com/industries/automotive

Veliki korak unazad za proizvođače automobila bila je ekonomska recesija 2008. godine, i morali su da se prilagode uslovima i finansijskim posledicama hipotekarne krize. Učesnici na automobilskom tržištu su, nakon velikih gubitaka, morali da pronađu jeftiniji način slanja marketinških poruka.

Pioniri u onlajn oglašavanju, automobilska industrija, je jedna od najuspešnijih inovatora u širenju svojih marketinških poruka putem digitalnog tržišta. U daljem tekstu navešćemo pet velikih prednosti ovog načina marketinga vezanog za industriju automobila.

Dok internet pruža prostor za rekreaciju, igranje i druge kanale zabave, takođe obezbeđuje i ogromne količine informacija. Pretraživači traže odgovore na njihove probleme, i kao i ostale, i auto industrija je na meti ovih pitanja, i obezbeđuje potrošačima povoljna rešenja.

Filozofija je ta, da su manje šanse da će potencijalni kupac da traži dalje na drugim mestima i na druge načine, ako ima sve što mu treba na samo dva klika nakon tog prvog rezultata pretraživanja. (<http://www.forbes.com/sites/steveolenski/2014/11/21/5-things-marketers-can-learn-from-the-auto-industry/#6188d194204c> 2.7.2016)

Internet marketing automobilske industrije predstavlja primer kombinovanja „veb analitike“ sa povezivanjem informacija, koji dovodi do zadovoljenja potreba potencijalnih mušterija za određenim informacijama.

Korišćenjem marketinških pretpostavki na osnovu veb-saobraćaja, proizvođači su bili neverovatno uspešni u nameri da postanu deo te zajednice. Na primer, ako pojedinac na internetu traži informacije oko osiguranja automobila, normalno je pretpostaviti da taj pojedinac ili traži auto, ili je nedavno imao nekakav incident koji zahteva zamenu automobila. Grupišući onlajn oglase proizvođača automobila sa internet stranicama vezanim za osiguranje, predstavlja jednostavan put koji potencijalne mušterije približava kupovini automobila.

Proizvođači moraju svoje reklamne kampanje da sprovode na više platformi. Nije dovoljno da se pozabave samo jednom komponentom interneta, koja predstavlja ogromnu kombinaciju prostora, reklama i proizvoda. Automobilska industrija, u fazi tržišnog zasićenja, ogromne napore ulaže u prilasku svojoj publici na netradicionalne načine. Za automobile, čije se reklamiranje nekad vršilo putem pošte, televizije i bilborda, ova tranzicija je prilično neprimetna.

Autoindustrija je morala da postane efikasnija u svom oglašavanju, što je značilo da svaki dolar mora da bude potrošen na najbolji mogući način. Proizvođači su brzo naučili da prilagode svoj sadržaj svakoj platformi, koja je jedinstvena u načinu na koji dopire do „publike“.

Takođe su u velikoj meri dosledni svom brendiranju, insistirajući na instant prepoznavanju svoj proizvoda. Stvaraju unikatne identitete putem svojih logoa, stilom jedinstvenih modela automobila i dr.

Putem društvenih mreža kao što su Fejsbuk, Jutjub, Tviter i drugi, proizvođači su sa velikim uspehom proširili moć brendiranja, deljenjem reklama, promotivnih klipova, slika i kroz interakciju sa ljudima koji ove mreže koriste.

Kupci na ovaj način mogu lakše da dobiju odgovore na svoja pitanja, na koja ne žele dugo da čekaju. Ovaj zahtev je automobilska industrija odavno prepoznala, i prilagodila svoj marketing u mnogo kraćem vremenskom intervalu u odnosu na druge industrije.

U periodu nakon ekonomske krize, nekoliko industrija je imalo više gubitaka od proizvođača u automobilskoj industriji. Međutim, njihova istrajnost i inovacija u internet marketingu je dovela do velikog procenta obnove njihovog udela na svetskom tržištu vozila. Vodeći se njihovim primerom, i ostale industrije mogu da nauče od uspeha internet marketinga autoindustrije. (<http://www.forbes.com/sites/steveolenski/2014/11/21/5-things-marketers-can-learn-from-the-auto-industry/#6188d194204c> 2.7.2016)

9.1. Marketinški „rat“ između Kompanija „Audi“ i „BMW“

Poznata su rivalstva raznih velikih firmi u raznim industrijama. Što se tiče automobilske industrije, Kompanije „Audi“ i „BMW“ su uz „Mercedes-Benz“ i „Volkswagen“ vodeći proizvođači automobila, ne samo u Nemačkoj, već i u celom svetu, i poznati su po međusobnom rivalstvu.

Ipak, potpuno novi nivo rivalstva nastao je kada su u Los Anđelesu, Kaliforniji, nikla čak tri bilborda na vrlo malom prostoru, vezana za slogane koji se tiču ove dve Kompanije, popularno nazvana: „Chess-game“ („Partija šaha“).

Prvo je svoj bilbord postavio „Audi“ sa nazivom: „Your move, BMW“ („Vaš, potez, BMW“), nakon čega je usledio veći bilbord „BMW“-a sa druge strane ulice sa sloganom: „Checkmate“ („Šah-mat“). Ubrzo je „Audi“ reagovao, postavivši još veći bilbord odmah pored rivala, na kome je bio najluksuzniji sportski „Audi“-jev model, sa sloganom: „Your pawn is no match for our king.“ („Vaš piun nije dorastao našem kralju.“). Finalan potez je ipak napravio „BMW“, zakačivši svoj reklamni balon na kom se nalazi slika „BMW“-ovog bolida Formule 1, i stavivši time tačku na ovo nadmetanje natpisom: „Game over.“ („Kraj igre.“) (<http://beyourgoogle.com/famous-advertisement-war-between-bmw-and-audi-who-nailed-it/> 2.7.2016)

Slika 9: „Partija šaha“ između Kompanija „Audi“ i „BMW“



Izvor: <http://cdn.wonderfulengineering.com/wp-content/uploads/2013/11/Audi-vs-BMW-Billboard-Ad-war-3.jpeg>

10. Tržište osiguranja u Srbiji u 2010. godini

Na osnovnu funkciju osiguravajuće delatnosti, a to je ispunjenje obaveze naknade štete utiču brojni faktori koji su u značajnoj meri međusobno povezani.

U prethodnoj dekadi, nakon perioda rasta privrede, svetska ekonomska kriza negativno je uticala na privredne aktivnosti, usled čega je došlo do njenog usporenja i opadanja. U 2009. godini, došlo je do najvećeg zabeleženog pada BDP-a, za 3.1%. Ovaj pad je, sa druge strane, bio nešto blaži u odnosu na zemlje u regionu.

U 2010. godini, posle izuzetno nepovoljnog perioda, dolazi do određenog oporavka aktivnosti privrede, čime se su stekli dalji uslovi za konsolidaciju finansijskog Sektora sa ciljem očuvanja finansijske stabilnosti. Povećanjem izvoza, obezbeđen je rast BDP-a i pored negativnog trenda pokazatelja ukupnog rasta privrede, u odnosu na 2009. godinu.

Kao posledica ekonomskih kretanja, dolazi do izvesnih pomeranja u pokazateljima tržišta rada i socijalnog stanja, koja su u većoj meri uticala na dalji razvoj delatnosti osiguranja u posmatranoj godini.

Celokupna slika o tržištu u velikoj meri zavisila je i od karaktera ukupnih aktivnosti koje su se dogodile u pravno-formalnim okvirima.

Zbog obaveze usklađivanja osiguranja od automobilske odgovornosti sa Direktivama EU, i posledično zbog pristupanja Udruženja osiguravača Srbije međunarodnom sistemu osiguranja i podsistemu registarske oznake, sva društva koja se bave ovom vrstom osiguranja u Srbiji bila su u obavezi da od jula 2010. godine izvrše organizaciju baze podataka o štetnim događajima, kako bi se podaci objedinili u jedinstvenu bazu Udruženja, sa ciljem korišćenja u primeni bonus - malus sistema NBS.

Zakon o obaveznog osiguranju u saobraćaju, članom 9, definisao je obavezu društva za osiguranje za prikupljanjem, obradom i čuvanjem podataka o osiguranicima, osiguranim prevoznim sredstvima, štetnim događajima i likvidaciji šteta po osnovu obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti.

Podaci se prikupljaju od svih učesnika u štetnom događaju, uključujući i svedoke, od nadležnih organa bezbednosti saobraćaja, pravosuđa, zdravstvenih i socijalnih ustanova, zavoda za zdravstveno, penzijsko i invalidsko osiguranje. Sve institucije ili organizacije koje ovakve podatke poseduju, imaju obavezu da iste ustupe na zahtev društva za osiguranje. Na osnovu ovog zakona i zakona o zaštiti podataka ličnosti, društva za osiguranje su u obavezi da ove podatke čuvaju čak deset godina po isteku ugovora o osiguranju. Radi definisanja potrebnog obima, vrste i sadržine podataka koji se prikupljaju, Skupština Udruženja Osiguravača Srbije je donela poseban Pravilnik.

Od sredine godine, ostavljen je period od godinu dana za početak primene bonus - malus sistema, na osnovu čega je NBS donela odluku o utvrđivanju osnovnih kriterijuma za njegovu primenu kao sastavni deo zajedničkih uslova osiguranja i premijskog sistema, sa jedinstvenim osnovama premije osiguranja i minimalne tarife premija koja podrazumeva bonus - malus sistem.

Na osnovu dobijenih saglasnosti, bonus-malus sistem stupio je na snagu 01.09.2011. godine. U međuvremenu, u skladu sa Zakonom, stupilo je na snagu povećanje minimalnog limita pokrića za štete na licima i na stvarima, po jednom štetnom događaju, bez obzira na broj oštećenih lica, po isteku druge godine, tačnije 12.10.2012.godine.

Potpuno usklađivanje sa direktivama EU omogućava liberalizaciju tržišta osiguranja, kao i niz drugih pojedinosti kao što su:

- Isplata štete do 1000 evra u roku od osam dana od kada je nedvosmisleno utvrđena obaveza Osiguravača;
- Imenovanje ovlašćenog predstavnika za obradu odštetnih zahteva i isplatu odštete u drugim državama;
- Puna saradnja sa Informacionim biroima drugih zemalja;
- Organizacija Biroa za naknadu štete pri Udruženju i sticanje prava na obavljanje poslova osiguranja od automobilske odgovornosti u Republici Srbiji od strane subjekata registrovanih u državama članicama EU;

- Pokrivanje šteta licima koja nisu državljani Republike Srbije od strane Garantnog fonda, uz sticanje prava stranih pravnih lica koja obavljaju poslove zdravstvenog, penzionog i invalidskog osiguranja, na isticanje regresnih zahteva prema društvima za osiguranje.

Pored pristupanja Biroa zelene karte UOS u podsistem registarske oznake, dobijena je saglasnost Evropske komisije na osnovu koje je naredne godine potpisan multilateralni sporazum, sa aktiviranjem punopravnog članstva Republike Srbije od 01.01.2012.godine.

10.1. Učesnici na tržištu osiguranja

Na tržištu osiguranja bilo je prisutno 22 društava za osiguranje, 26 akcionarskih društava i 4 društva za reosiguranje.

Na osnovu Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju, pored lica predviđenih odredbama tadašnjeg Zakona o osiguranju, prodaju polisa od automobilske odgovornosti vršili su i pravni subjekti koji su ovlašćeni za vršenje tehničkog pregleda vozila, što se ne smatra poslovima zastupanja u osiguranju ukoliko prodaju vrši lice zaposleno na tehničkom pregledu, koje je ovlašćeno od strane Narodne banke Srbije za obavljanje poslova zastupanja u osiguranju.

Ovlašćenje za vršenje usluga osiguranja imalo je i čak 16 banaka na kraju 2010. godine.

Ukupan broj od 77 prvih lica za obavljanje usluga u osiguranja, čini 46 društava za posredovanje, 25 društava za zastupanje i 6 agencija za pružanje „drugih“ usluga u osiguranju.

10.2. Premija osiguranja

Svetska ekonomska kriza značajno je uticala na ostvarene prodajne rezultate osiguranja u 2010.godini, što je za posledicu imalo promene u visini premije, strukturi portfelja i ostalim pokazateljima poslovanja sektora osiguranja.

Stepen i spektar privrednih aktivnosti i skorišćenost njenog kapaciteta, društveno - ekonomske, političke i sociološke prilike, životni standard, tržište rada, uticajni su faktori koji u najvećoj meri uslovljavaju visinu, obim i strukturu ostvarene premije osiguranja.

Tabela 1: Bruto premija osiguranja u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2010

R. br.	Vrsta osiguranja	Iznos u evrima	Učešće
1	Osiguranje od posledica nezgode	33.390.551	6,2%
2	Dobrovoljno zdravstveno osiguranje	9.704.469	1,8%
3	Osiguranje motornih vozila	72.165.288	13,5%
4	Osiguranje šinskih vozila	2.018.063	0,4%
5	Osiguranje vazduhoplova	1.189.584	0,2%
6	Osiguranje plovniha objekata	848.128	0,2%
7	Osiguranje robe u prevozu	8.229.221	1,5%
8	Osiguranje imovine od požara i dr. opasnosti	45.025.233	8,4%
9	Ostala osiguranja imovine	73.586.109	13,7%
10	Osiguranje od odgovornosti motornih vozila	178.324.256	33,3%
11	Osiguranje od odgovornosti vazduhoplova	1.516.869	0,3%
12	Osiguranje od odgovornosti plovniha objekata	106.684	0,0%
13	Osiguranje od opšte odgovornosti	9.874.671	1,8%
14	Osiguranje kredita	415.097	0,1%
15	Osiguranje jemstva	693.491	0,1%
16	Osiguranje finansijskih gubitaka	1.239.566	0,2%
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	111.755	0,0%
18	Osiguranje pomoći na putu	8.644.934	1,6%
19	Druge vrste neživotnog osiguranja	15.659	0,0%
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	447.099.808	83,5%
20	Osiguranje života	77.039.978	14,4%
21	Rentno osiguranje	4.865.685	0,9%
22.01	Dopunsko osig. nezgode uz osig. živ.	6.564.406	1,2%
22.02	Zdravstveno osig. uz osig. živ.	136.287	0,0%
22	Dopunsko osig. uz osig. života	6.700.693	1,3%
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0,0%
24	Druge vrste životnog osiguranja	46.475	0,0%
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	88.652.830	16,5%
III	UKUPNO (I+II)	535.752.638	100%

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/osg-izv-y/god_T10_2010.pdf

Podaci ukazuju da je ukupna bruto premija pala za 22,3 miliona evra tj. 4% u odnosu na prethodnu 2009. godinu. Pad je ustanovljen i kod premije neživotnih osiguranja i to od 29 miliona evra, dok je kod životnih zabeležen porast od 6,6 miliona evra.

Najveće učešće u ukupnoj bruto premiji, što se tiče vrsta osiguranja, zauzima upravo osiguranje od autoodgovornosti sa 33,3%, što je nešto manje u odnosu na prethodnu godinu, kada je učešće iznosilo skoro 40%. Slede ostala osiguranja imovine, auto-kasko osiguranje, i dr.

U ukupnoj premiji svih vrsta neživotnih osiguranja najveći udeo ima osiguranje motornih vozila tj. autoodgovornost i auto-kasko u iznosu od 250,5 miliona evra.

Što se tiče životnog osiguranja, primećuje se da iako i dalje ima niski obuhvat na našem tržištu, brzo menja strukturu portfelja konstantno povećavajući učešće u ukupnoj bruto premiji osiguranja.

Najveće učešće u celokupnoj premiji životnih osiguranja zauzima osiguranje života sa skoro 87%.

10.3. Ostvareni rezultati poslovanja

Sva društva za osiguranje dužna su da na kraju godine sastave finansijski i godišnji izveštaj o poslovanju, u skladu sa normama koje je propisala Narodna banka Srbije.

Analiziraju se finansijski podaci, i veliki broj drugih podataka koji se na više načina koriste za analizu poslovanja preduzeća, ali se i neki dodatni podaci analiziraju, zbog same specifičnosti delatnosti osiguranja.

10.3.1. Tehnički rezultat

Izračunavanje tehničkog rezultata predstavlja veoma bitnu, ako ne i najbitniju stavku u analiziranju poslovanja društva za osiguranje jer prikazuje ispravnost politike poslovanja, cene premije i sposobnost društva da izmiruje svoje obaveze blagovremeno i u skladu sa zakonom, a osiguravač u skoro svakom trenutku poseduje podatke za njegovo izračunavanje.

Što se tiče 2010. godine, prema podacima Narodne banke Srbije, ukupna tehnička premija iznosi 396,6 miliona evra, tj. 74% od bruto premije naspram 73,2% koliko je iznosila u prethodnoj godini. Najveći deo od skoro 82% pripada neživotnim osiguranjima, a 18% se odnosi na životna osiguranja.

Najveće učešće u tehničkoj premiji neživotnih osiguranja pripada *osiguranju motornih vozila* i to 58,7%, od čega se 42,5% odnosi na osiguranje od autoodgovornosti, a 16,2% na auto-kasko osiguranje. Slede ostala osiguranja imovine sa 16%, osiguranje imovine od požara i drugih opasnosti sa 9,3% i dr.

Vezano za tehničku premiju životnih osiguranja, najveći udeo ima osiguranje života, 87%.

Moramo napomenuti, a u analizama za sledeće godine ćemo i bliže prikazati, značajnost tehničkih rezervi u procesu utvrđivanja tehničkog rezultata. Njihovo izračunavanje se vrši na osnovu akata poslovne politike koje donosi društvo za osiguranje u skladu sa odgovarajućim propisima NBS, i one obuhvataju:

- Prenosne premije
- Rezervisane štete
- Matematičku rezervu
- Rezerve za izravnjanje rizika (nisu element za utvrđivanje tehničkog rezultata)

Sledeći bitan element predstavljaju merodavne štete, a one se sastoje iz:

- Likvidiranih šteta;
- Naplaćenih regresnih potraživanja;
- Rezervisane štete iz prethodne i sadašnje godine;
- Doprinos Garantnom Fondu i Birou Zelene karte;
- Matematička rezerva osiguranja života za tekući obračunski period

Tabela 2: Merodavne štete u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2010

Šifra	Likvidirane štete	Naplaćeni regresi	Rezervisane štete		Doprinos GF i ZK	Merodavne štete	Tehnički rezultat
			2009	2010			
	8	9	10	11	12	13=8+9+10+11+12	14=13/6
1	18.895.024	76	7.628.481	7.809.621	0	19.076.089	0,90539
2	5.100.248	0	2.322.106	1.478.954	0	4.257.096	0,58769
3	51.882.250	3.540.800	16.813.993	15.725.178	0	47.252.636	0,86285
4	400.130	123	29.147	98.296	0	469.155	0,40132
5	4.871.189	0	356.338	65.252	0	4.580.097	4,46862
6	291.199	0	334.991	284.536	0	240.743	0,41639
7	2.268.911	128.069	1.152.892	844.763	0	1.832.714	0,33371
8	13.202.026	12.247	8.103.048	10.360.054	0	15.446.785	0,52797
9	35.159.055	12.645	7.690.861	10.849.389	0	38.304.938	0,76682
10	81.404.669	2.392.392	134.579.121	139.308.149	7.166.900	90.908.205	0,68043
11	0	0	6.834	22.531	0	15.697	0,01132
12	13.147	0	0	1.308	0	14.455	0,22891
13	1.952.858	806	2.412.781	4.651.454	0	4.190.726	0,70611

14	861.086	255.644	2.359.623	5.871.579	0	4.117.397	5,92708
15	103.556	0	69.366	22.616	0	56.807	0,14805
16	218.904	0	1.763	8.758	0	225.900	0,29668
17	0	0	0	0	0	0	0,00000
18	3.968.371	4.787	11.213	1.399.180	0	5.351.551	1,03881
19	597	0	38	57	0	616	0,05662
I	220.593.21 4	6.347.587	183.872.597	198.801.676	7.166.900	236.341.606	0,74183
20	14.476.171	0	815.132	925.836	58.564.156*	73.151.030	1,16950
21	1.003.335	0	13.735	237	0	989.837	0,23826
22	2.041.296	0	1.206.002	1.451.456	0	2.292.750	0,44935
24	10.768	0	1.204	0	0	9.564	0,21505
II	17.537.569	0	2.036.073	2.377.529	58.564.156	76.443.181	1,06393
III	238.130.78 3	6.347.587	185.908.670	201.179.205	65.731.056	312.784.787	0,80110

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/osg-ste-z/god_T11_2010.pdf

Pod pojmom „likvidiranih šteta“, podrazumevaju se sve štete koje su isplaćene, sa uračunatim troškovima uviđaja, procene i isplate, troškovima za ostvarenje regresnih zahteva, troškovima veštačenja, sudskim troškovima sa taksama u sporovima, kao i štete koje potiču iz saosiguranja. U odnosu na prethodnu 2009. godinu, iznos likvidiranih šteta manji je nešto malo više od 6% u zbiru za život i neživot.

Najveće učešće u likvidiranim štetama ima osiguranje motornih vozila, i to osiguranje od automobilske odgovornosti sa 36.9%, auto-kasko sa 23,5%. Imovinska osiguranja učestvuju sa 15,9%, nezgoda sa 8.6%, osiguranje imovine od požara i nekih drugih opasnosti sa 6%, u 2010.godini, što u odnosu na 2009. podrazumeva blago smanjenje šteta osiguranja vozila, imovinskih osiguranja i nezgode, a povećanje šteta u osiguranju imovine od požara i drugih opasnosti, i drugih vrsta imovinskih osiguranja.

Najveće učešće šteta u životnim osiguranja pripada osiguranju života i priključenoj nezgodi, koje su ostvarile manje učešće, dok su ostala životna osiguranja ostvarila veće učešće u odnosu na prethodnu godinu.

Pod „rezervisanim štetama“ podrazumevaju se prijavljeni i neprijavljeni odštetni zahtevi nastalih šteta, zajedno sa pratećim troškovima rešavanja i njihove isplate.

U neživotnim osiguranjima najveće učešće rezervisanih šteta imaju osiguranja motornih vozila. Najveće pojedinačno učešće ima osiguranje o automobilske odgovornosti sa oko 70% dok je kasko imao učešće od 7.9%.

U 2010. godini broj likvidiranih odštetnih zahteva osiguranja od autoodgovornosti iznosio je 55267, dok je broj rezervisanih šteta iste vrste osiguranja bio 16524.

Međutim, alarmantan podatak proističe iz odnosa njihovih iznosa, obzirom da su rezervisane štete za oko 70% veće u iznosu naspram višestruko većeg broja likvidiranih šteta. Ovako nepovoljan odnos nedvosmisleno ukazuje na ambijent otežanog rešavanja nagomilanih problema.

Osiguranje od automobilske odgovornosti zauzima vodeće mesto, kako po funkciji i svrsi koju ispunjava kao vrsta osiguranja, tako i po svom učešću u ukupnoj premiji i štetama. Važno je napomenuti, da postoji izuzetno opterećenje različitim troškovima usled okolnosti koje proističu iz zakoniti tržišta, nelojalne konkurencije i velikih izdvajanja za Garantni fond. Primera radi, visina doprinosa koji se izdvajaju za Garantni fond u Evropskim zemljama limitiran je na maksimalno 2%, dok je u Srbiji u proseku oko 8.5% godišnje. Obzirom na ovako veliku razliku, zasigurno postoji prostor za preispitivanje i usmeravanje sredstava iz drugih izvora kako bi se ovaj procenat doveo na prihvatljivu meru.

10.3.2. Ažurnost u likvidaciji i isplati šteta

Ažurnost u rešavanju iznosi 92.3% likvidiranih u odnosu na 7.7% nerešenih odnosno rezervisanih odštetnih zahteva. Posmatrajući odnos broja prijavljenih, likvidiranih i rezervisanih šteta može se izvesti zaključak da je u pitanju pozitivan trend, u odnosu na prethodni period.

U ukupnom broju rešenih odštetnih zahteva sudeluju likvidirani zahtevi sa 87,4%, dok sa 12,6% sudeluju odbijeni zahtevi.

Tabela 3: Prijavljene, likvidirane i rezervisane nastale prijavljene štete sa troškovima u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2010

Šifra	Vrsta osiguranja	Broj zahteva za naknadu štete					Prosečna šteta u eur.	
		Prijav.	Odbij.	Likvidirane	Rešene	Rezerv.	Plaćena*	Rezerv.**
1	2	3	4	5	6	7	8	9
01	Osig. od posl. nezg.	78.561	14.302	64.011	78.313	2.345	295	780
02	Dobrovolj. zdrav. osig.	40.417	4.217	36.738	40.955	358	138	684
03	Osig. motornih vozila	87.018	8.503	79.764	88.267	10.196	650	933
04	Osig. šinskih vozila	461	116	312	428	35	1.282	1.196
05	Osig. vazduhoplova	10	2	10	12	3	487.118	20.234

06	Osig. plovnih objekata	81	9	83	92	21	3.508	8.025
07	Osig. robe u prevozu	2.370	93	2.262	2.355	45	1.003	12.842
08	Osig. imov. od pož. i dr.	10.995	2.160	8.735	10.895	348	1.511	24.711
09	Ostala osig. imovine	74.080	10.368	63.588	73.956	908	552	7.868
10	Osig. od odg. mot.voz.	63.307	6.898	55.237	62.165	16.524	1.472	4.412
12	Osig. od odg. vazduh.	1	0	0	0	2	0	10.905
12	Osig. od odg. plov. obj.	4	0	4	4	0	3.286	0
13	Osig. od opšte odg.	4.280	875	2.976	3.851	973	656	2.654
14	Osiguranje kredita	681	162	503	665	154	1.711	32.141
15	Osiguranje jemstva	98	4	81	85	16	1.278	309
16	Osig. finans. gubitaka	186	38	151	189	3	1.449	15
17	Osig. trošk. pravne zašt.	0	0	0	0	0	0	0
18	Osig. pomoći na putu	21.935	1.693	19.105	20.798	1.651	207	541
19	Drugo neživotno osig.	5	0	5	5	0	119	0
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	384.490	49.440	333.595	383.035	33.582	661	3.262
20	Osiguranje života	21.357	457	20.867	21.324	248	693	373
21	Rentno osiguranje	660	10	651	661	1	1.541	23
22	Dop. osig. uz osig. živ.	4.621	1.584	3.009	4.593	538	680	183
24	Druge vrste živ. osig.	4	0	5	5	0	2.153	0
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	26.642	2.051	24.532	26.583	787	715	243
III	UKUPNO (I+II)	411.132	51.491	358.127	409.618	34.369	665	3.193

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/ort-osv-c/god_T12_2010.pdf

Na osnovu podataka iz tabele, primećujemo da oko 95% svih podnetih zahteva neživotnih osiguranja potiču iz auto-kaska, autoodgovornosti, nezgode, ostalih imovinskih osiguranja, dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja i osiguranja pomoći na putu. Kod životnih osiguranja, najveći deo odštetnih zahteva potiče od osiguranja života, oko 80%.

10.4. Saosiguranje i reosiguranje

Višak rizika, iznad maksimalnog samopridržaja, vrši se izravnavanjem putem saosiguranja i reosiguranja. Udeo saosiguravača i reosiguravača u tehničkog premiji svih vrsta osiguranja iznosio je 12.5% porastao je u odnosu na prethodnu godinu, za 1.4 %, na 49.3 miliona evra. Udeo saosiguranja i reosiguranja u tehničkoj premiji osiguranja beleži rast od 8.6% u odnosu na prethodnu godinu.

Saosiguranje je vršeno kod više vrsta osiguranja - nezgode, dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja, kaska, autoodgovornosti, osiguranja od opšte odgovornosti, osiguranja imovine, i osiguranja od požara o drugih opasnosti sa najvećim učešćem od blizu 73% od ukupne premije saosiguranja.

U 2010. godini obim saosiguranja povećan je 2.7 puta u odnosu na prethodnu 2009. godinu.

Reosiguranje vršeno je preko 4 akcionarska društva. Udeo reosiguranja u tehničkoj premiji kod neživotnih i životnih osiguranja nije se značajnije promenio u odnosu na prethodnu godinu i iznosi oko 43 miliona evra.

Najveći deo premije reosiguranja zabeležen je kod osiguranja od požara i nekih drugih opasnosti, blizu 83%.

10.5. Ostvarena dobit

Utvrđeno je da su, i pored raznih negativnih i otežanih uslova na tržištu osiguranja, kao i nedovoljne međusobne saradnje učesnika na tržištu, ostvareni povoljni finansijski rezultati u iznosu od 14,7 miliona evra neto dobiti.

10.6. Zaključak

Može se zaključiti da je stanje 2010. godine u sektoru osiguranja relativno stabilno, ali u suštini postoji još dosta neiskorišćenog potencijala tržišta. Učešće životnih osiguranja je u konstantnom porastu, što predstavlja dobru osnovu za postizanje boljih rezultata u narednom periodu.

Možemo očekivati povećanje portfelja, kako u životnim, tako i u neživotnim vrstama osiguranja. Trenutno postoji velika konkurentnost na domaćem tržištu osiguranja, što je pozitivno sa aspekta redovnog poboljšanja kvaliteta usluge, kako bi klijenti mogli da biraju uslove i povoljnosti koje im najviše odgovaraju.

Međutim, s obzirom da postoji veliki broj osiguravača, treba se u većoj meri angažovati na međusobnoj saradnji osiguravača, kao i saradnji osiguravača sa državnim organima u cilju sprečavanja sve učestalijih prevara u osiguranju.

11. Tržište osiguranja u 2011. godini

Sva društva za osiguranje na domaćem tržištu osiguranja u obavezi su da sastavljaju finansijske izveštaje i godišnji izveštaj o poslovanju, u skladu s propisima. Vršiti se detaljna analiza finansijskih izveštaja i drugih podataka koji obuhvataju pre svega strukturu portfelja, broj, iznos i ažurnost u isplati šteta, kao i neke dodatne pokazatelje vezane za specifičnost delatnosti osiguranja.

Do povećanja proizvodnje došlo je u periodu između 2001. i 2008. godine, nakon čega je, između ostalog i usled velike ekonomske krize, došlo do usporavanja, a zatim i opadanja privredne aktivnosti. Nakon smanjenja BDP od 3,1%, došlo je do blagog oporavka privrednih aktivnosti u 2010. i 2011. godini. U velikoj meri tome su doprinele mere monetarne i ekonomske politike koje su preuzimale Vlada Republike Srbije zajedno sa Narodnom bankom Srbije, u cilju očuvanja finansijske stabilnosti. Prema podacima Republičkog zavoda za statistiku u 2011. ostvaren je blagi privredni rast od 1,9% u odnosu na 2010. godinu.

Što se delatnosti osiguranja tiče, značajnije novine predstavljaju izmene zakonske i podzakonske regulative:

1. Izmenom Zakona o osiguranju produžen je rok za razdvajanje društava koja obavljaju poslove životnog i neživotnog osiguranja od 31.12.2012. godine;

2. Izmenama Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju pomenen je početak rada Garantnog fonda na 30.06.2012. godine, a na predlog Ministarstva zdravlja propisana je obaveza društava za osiguranje da 5% od bruto premije autoodgovornosti uplaćuju na račun Republičkog fonda koji obezbeđuje i sprovodi obavezno zdravstveno osiguranje za naknadu stvarnih šteta koje obuhvataju troškove lečenja i druge nužne troškove prouzrokovane lečenjem, kao i srazmeran iznos penzije oštećenog lica odnosno članova njegove porodice, a koji se određuje u kapitalizovanom iznosu prema preostalom vremenu staža osiguranja i godinama života lica potrebnih za sticanje prava na starosnu penziju;

3. Izmenama Odluke o bližim kriterijumima i načinu obračunavanja matematičke rezerve i rezerve za učešće u dobiti produžen je rok do 31.12.2012. godine do kada su društva za osiguranje obavezna da primenjuju najvišu propisanu kamatnu stopu na sve ugovore o životnom osiguranju uključujući i ugovore s valutnom klauzulom;

4. Izmenama Odluke o osnovnim kriterijumima bonus-malus sistema, za primenu tog sistema i najvišem bonusu propisano je tromesečno ažuriranje podataka za primenu i postupanje u nekim specifičnim situacijama;

5. Izmenom Odluke o sticanju zvanja ovlašćenog aktuara izvršeno je usklađivanje uslova potrebnog stepena obrazovanja sa Zakonom o visokom obrazovanju.

11.1. Učesnici na tržištu osiguranja

Na tržištu osiguranja u Srbiji radilo je 24 društva za osiguranje i 4 društva za reosiguranje, dakle 28 akcionarskih društava, što je 2 više u odnosu na prethodnu 2010. godinu. Od ukupno 28 društava, 11 je obavljalo poslove neživotnih osiguranja, 7 poslove isključivo životnih, postojalo je 6 kompozitnih društava, koja su obavljala poslove i neživotnih i životnih osiguranja, a 4 društva obavljala su poslove reosiguranja.

Što se strukture vlasništva kapitala tiče, u domaćem vlasništvu je 7 akcionarskih društava, u kojima 2 većinsko vlasništvo ima država. Strani kapital je većinski u 21 društvu od kojih su 3 društva u vlasništvu matične države.

Prema podacima iz Agencije za privredne registre, 11.208 ljudi bilo je zaposleno u društvima za osiguranje i reosiguranje, naspram 11.025 lica koliko je bilo zaposleno u 2010. godini. Pored navedenih zaposlenih lica u društvima, poslove delatnosti osiguranja obavljali su i drugi učesnici na tržištu, među kojima 19 banaka, 79 pravnih lica, 109 preduzetnika i 13.363 fizička lica.

Što se tiče polisa autoodgovornosti, prema Zakonu o obaveznom osiguranju u saobraćaju, prodaju polisa ove vrste osiguranja mogu obavljati i, osim lica propisanih zakonom o osiguranju, i druga pravna lica koja su u skladu sa propisima dobila ovlašćenje za obavljanje tehničkog pregleda motornih vozila. Lica koja su zaposlena kod tehničkih pregleda moraju imati ovlašćenje za takvu prodaju propisanu od strane Narodne banke Srbije, u skladu sa Zakonom o osiguranju.

11.2. Premija osiguranja

Veliki uticaj na delatnost osiguranja u svim, pa i u našoj zemlji ima svetska ekonomska kriza, što se odražava na različite pokazatelje poslovanja, među kojima su visina premije i struktura portfelja, kao i stepen privredne aktivnosti, iskorišćenost privrednih kapaciteta, uticaj društveno-ekonomskih i političkih prilika, kretanje zaposlenosti, životnog standarda i dr.

Tabela 4: Bruto premija osiguranja u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2011.

R. br.	Vrsta osiguranja	Iznos u evrima 2010	Iznos u evrima 2011	Učešće 2011
1	Osiguranje od posledica nezgode	33.390.551	37.023.802	6,8%
2	Dobrovoljno zdravstveno osiguranje	9.704.469	9.286.656	1,7%
3	Osiguranje motornih vozila	72.165.288	68.590.331	12,5%
4	Osiguranje šinskih vozila	2.018.063	1.564.857	0,3%
5	Osiguranje vazduhoplova	1.189.584	1.186.209	0,2%
6	Osiguranje plovniha objekata	848.128	981.347	0,2%
7	Osiguranje robe u prevozu	8.229.221	7.476.828	1,4%
8	Osiguranje imovine od požara i dr. opasnosti	45.025.233	42.083.851	7,7%

9	Ostala osiguranja imovine	73.586.109	78.659.874	14,4%
10	Osiguranje od odgovornosti motornih vozila	178.324.256	178.801.683	32,6%
11	Osiguranje od odgovornosti vazduhoplova	1.516.869	2.476.632	0,5%
12	Osiguranje od odgovornosti plovni objekata	106.684	128.420	0,0%
13	Osiguranje od opšte odgovornosti	9.874.671	10.065.500	1,8%
14	Osiguranje kredita	415.097	930.573	0,2%
15	Osiguranje jemstva	693.491	738.048	0,1%
16	Osiguranje finansijskih gubitaka	1.239.566	1.363.329	0,2%
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	111.755	89.172	0,0%
18	Osiguranje pomoći na putu	8.644.934	10.763.334	2,0%
19	Druge vrste neživotnog osiguranja	15.659	15.137	0,0%
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	447.099.808	452.225.583	82,6%
20	Osiguranje života	77.039.978	83.105.363	15,2%
21	Rentno osiguranje	4.865.685	4.739.437	0,9%
22.01	Dopunsko osig. nezgode uz osig. živ.	6.564.406	7.033.798	1,3%
22.02	Zdravstveno osig. uz osig. živ.	136.287	252.569	0,0%
22	Dopunsko osig. uz osig. života	6.700.693	7.286.367	1,3%
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0	0,0%
24	Druge vrste životnog osiguranja	46.475	364.055	0,1%
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	88.652.830	95.495.222	17,4%
III	UKUPNO (I+II)	535.752.638	547.720.805	100%

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/osg-opt-u/god_T13_2011.pdf

Bitno je naglasiti da podaci pokazuju da je ukupna bruto premija osiguranja veća za 12 miliona evra (2,2%), od toga premija neživotnih osiguranja za 5,1 milion evra (1,1%), a premija životnih osiguranja za 6,9 miliona evra (7,7%).

11.3. Raspodela bruto premije

Na osnovu Pravilnika o maksimalnim stopama režijskog dodatka koji donosi društvo za osiguranje, vrši se raspodela bruto premije. Osim obaveznog osiguranja od autoodgovornosti koja ima spostveni propisan limit, svako društvo samostalno utvrđuje svoju visinu režijskog dodatka. Narodna banka Srbije prati i nadzire Pravlinike koja su propisala društva za osiguranje.

Pre nego što usvoji Pravilnik, društvo je dužno da dobije mišljenje od ovlašćenog aktuara, koji procenjuje da li je raspodela premije opravdana, s ciljem da se očuvaju sredstva tehničke premije, kako bi društvo blagovremeno isplaćivalo štete u skladu sa zakonom.

Mišljenje takođe obuhvata i predložene maksimalne stope režijskog dodatka, kao i ostvarene troškove sprovođenja osiguranja u toku tekuće godine.

„Ukupan režijski dodatak iznosi 115,2 prema 132,6 miliona evra odnosno 21,0% prema 24,8% od ukupne bruto premije, za životna 16,7 prema 16,5 miliona evra odnosno 17,5% prema 18,6% a za neživotna osiguranja 98,5 prema 116,2 miliona evra, odnosno 21,8% prema 16,0% koliko je iznosio u 2010. godini.“ (Cerović, 2012: 115)

Sredstva preventive služe da se sprovedu mere koje služe sprečavanju i suzbijanju opasnosti koji ugrožavaju imovinu i lica. Najveći deo izdvojen je za osiguranja od autoodgovornosti, za razliku od 2010. godine, kada je najviše sredstava izdvojeno kod osiguranja šinskih vozila.

Ukupna tehnička premija predstavlja 77,7% od bruto premije i iznosi 425,5 miliona evra. Najveći deo od 81,5% pripada neživotnom osiguranju, dok 18,5% pripada životnim vrstama osiguranja.

Ustanovljeno je umanjeње troškova sprovođenja osiguranja u odnosu na prethodnu godinu. Utvrđeno je da troškovi sprovođenja osiguranja za osiguranje od autoodgovornosti iznose 68,6 miliona evra, u odnosu na prethodnu godinu u kojoj je iznosilo 67,5 miliona evra za sve četiri vrste obaveznih osiguranja u saobraćaju.

Došlo je do značajne nesrazmernosti između pokrivenosti TSO režijskim dodatkom, koji je u 2011. godini 50,4% a u 2010. godini je iznosio 70,3%. Ovo povećanje je veće od bilo kog drugog pokazatelja poslovanja, i može predstavljati problem osiguravačima, kao i NBS koja mora imati uvid, kao glavni organ za nadzor, i postaviti granicu povećanja TSO, a samim tim i povećanje režijskog dodatka, koji treba da bude negde u nivou sa TSO jer visoki troškovi sprovođenja osiguranja mogu dovesti u pitanje druge bitne faktore na kojima se zasnivaju propisi, aktuarstvo, pa i sama struka osiguranja.

11.4. Ažurnost u likvidaciji i isplati šteta

„Ažurnost u obradi i isplati šteta merena odnosom broja prenetih rezervisanih šteta iz prethodne godine, prijavljenih i rezervisanih šteta na kraju 2011. godine u osnovi pokazuje pozitivan trend.“ (Cerović, 2012: 116)

Tabela 5: Prijavljene, likvidirane i rezervisane nastale prijavljene štete u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2011.

Šifra	Vrsta osiguranja	Broj zahteva za naknadu štete				Prosečna šteta u eur.	
		Prijavljene	Odbij.	Plaćene	Rnpš	Plaćena*	Rezerv.**
01	Osig. od posl. nezg.	78.917	13.368	65.187	2.707	337	711
02	Dobrovoljno zdrav. osig.	50.639	3.569	46.966	462	121	585
03	Osig. motornih vozila	83.946	7.913	75.526	9.703	640	849
04	Osig. šinskih vozila	793	222	582	24	785	6.068
05	Osig. vazduhoplova	9	4	6	2	28.246	55.399
06	Osig. plovnih objekata	86	26	59	22	3.614	5.170
07	Osig. robe u prevozu	2.084	91	1.952	86	1.845	5.887
08	Osig. imov. od pož. i dr.	7.795	1.393	6.416	334	1.369	36.692

09	Ostala osig. imovine	67.969	9.065	58.601	1.211	606	6.171
10	Osig. od odg. mot.voz.	63.618	6.583	58.363	15.196	1.522	4.338
12	Osig. od odg. vazduh.	0	1	0	1	0	1.730
12	Osig. od odg. plov. obj.	3	1	1	1	3.794	1.166
13	Osig. od opšte odg.	4.583	1.295	3.461	800	675	3.150
14	Osiguranje kredita	602	86	541	129	8.520	6.944
15	Osiguranje jemstva	535	30	440	81	443	244
16	Osig. finans. gubitaka	252	28	222	5	1.249	656
17	Osig. trošk. pravne zašt.	5	1	1	3	3.096	3.291
18	Osig. pomoći na putu	24.467	2.142	21.293	2.683	208	318
19	Drugo neživotno osig.	3	0	3	0	198	0
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	386.306	45.818	340.620	33.450	664	3.027
20	Osiguranje života	19.042	440	18.476	374	997	3.560
21	Rentno osiguranje	890	4	886	1	1.248	239
22	Dop. osig. uz osig. živ.	4.663	1.447	3.144	610	679	1.522
24	Druge vrste živ. osig.	38	0	38	0	1.355	0
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	24.633	1.891	22.544	985	963	2.295
III	UKUPNO (I+II)	410.939	47.709	363.164	34.435	682	3.006

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/org-tre-p/god_T15_2011.pdf

Najveći broj podnetih zahteva za naknadu štete su predmeti neživotnih vrsta osiguranja, čak 94%, dok se 6% odnosi na životna osiguranja. Što se tiče odbijenih i storniranih zahteva, 96% su vezani za neživotna a 4% za životna osiguranja, što je u istoj razmeri kao i prethodne godine.

Gledano po vrstama osiguranja, najveći broj podnetih zahteva za naknadu štete odnosi se, redom na, auto-kasko, nezgodu, ostala osiguranja imovine, autoodgovornost, dobrovoljno zdravstveno osiguranje i osiguranje pomoći na putu. Oni čine ukupno 95,7% svih zahteva za neživotna osiguranja, tj. 369.556 prema 365.318 predmeta, koliko je bilo podneto u 2010. godini.

Kod podnetih zahteva životnih osiguranja, 77,3% odnosi se na osiguranje života, 18,9% na dopunsko osiguranje uz osiguranje života.

Ostvarena je veoma dobra ažurnost u rešavanju zahteva za naknadu štete. Rezultati su identični kao i u 2010. godini, 92,3% zahteva je rešeno, a 7,7% rezervisano.

Tabela 6: Likvidirane, rezervisane štete i tehnički rezultat u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2011.

Šifra	Likvidirane štete	Rezervisane štete	Tehnički rezultat
01	21.966.411	9.144.751	849.008
02	5.667.650	1.539.083	625.912
03	48.976.643	14.178.252	13.347.085
04	457.030	215.766	562.027
05	169.475	113.512	923.625
06	213.224	178.802	578.321
07	3.601.278	748.206	2.032.762
08	8.780.334	13.768.679	21.086.315
09	35.516.294	11.768.849	21.616.481
10	88.832.569	138.580.727	49.541.776
11	0	1.911	2.575.914
12	3.794	2.437	82.119
13	2.335.291	4.004.390	6.054.803
14	4.609.517	1.533.463	438.433
15	195.077	69.390	236.944
16	277.224	7.607	879.589
17	3.096	11.917	60.149
18	4.424.761	1.500.866	1.683.778
19	593	115	9.795
I	226.030.262	197.368.725	123.184.835
20	18.420.923	1.331.573	5.139.100
21	1.106.049	239	-766.517
22	2.135.809	1.565.095	3.865.114
24	51.490	0	24.446
II	21.714.272	2.896.907	8.262.142
III	247.744.534	200.265.632	131.446.977

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/osg-izv-x/god_T16_2011.pdf

Isplaćene štete, zajedno sa troškovima koji obuhvataju uviđaj, procenu, likvidaciju i isplatu, ostvarivanje regresnih zahteva, sudske troškove i takse, veštačenja i druge troškove, kao i štete iz primljenih saosiguranja, ukupno iznose 247,7 miliona evra naspram 238,1 u 2010. i 253,9 miliona evra u 2009. godini.

Posredne štete koje se plaćaju preko Garantnog fonda iznose nešto više u odnosu na prethodne godine. Sa 7,2 miliona evra u 2009. i 2010. godini, iznos se povećao na 8,4 miliona evra, tj. na 9,4% od isplaćenih šteta svih vrsta od odgovornosti u saobraćaju i predstavljaju veliko opterećenje pre svega za osiguranje od autoodgovornosti, pogotovo kad se uporedi podatak da je u većini zemalja Evrope ovaj procenat ograničen na 1% do 2% od premije, a u slučaju da iznosi više, dodatna sredstva se obezbeđuju iz drugih izvora.

11.5. Ostvareni rezultati

Na osnovu finansijskih izveštaja sastavljenih u skladu sa propisima Narodne banke Srbije, donetih od strane društava za osiguranje, sagledavaju se relevantni pokazatelji koji se koriste za analizu poslovanja preduzeća. Jedan od značajnijih je upravo tehnički rezultat, koji pokazuje kako je društvo poslovalo, da li je profitabilno i solventno dovoljno da izmiruje svoje obaveze na vreme.

Što se tiče 2011. godine, ostvaren je pozitivan tehnički rezultat kod svih vrsta osiguranja izuzev rentnog osiguranja, što je napredak u odnosu na prethodnu godinu, s' obzirom da su negativan tehnički rezultat 2010. godine imale tri vrste osiguranja. Još jedna bitna stavka jeste ta da vrste osiguranja kao što su autoodgovornost, osiguranje imovine od požara i drugih opasnosti, kao i auto-kasko, koje imaju najveće učešće u ukupnom portfelju imaju pozitivan tehnički rezultat.

Kod tehničkog rezultata sa troškovima sprovođenja osiguranja, zbog nesrazmernosti u odnosu troškova sprovođenja osiguranja i režijskog dodatka, došlo je do negativnog uticaja na rezultate poslovanja.

Ipak, ostvaren je pozitivan tehnički rezultat i to u iznosu od 18,2 miliona evra naspram 5,5 miliona evra ostvarenih 2010. godine.

11.6. Ostvarena dobit

Kao i prethodne godine, delatnost osiguranja u Srbiji beleži pozitivan rezultat. Međutim, kao i prošle godine, nelojalnost i slaba međusobna saradnja konkurenata na tržištu, uz i dalje otežane uslove poslovanja dovelo je do dosta nepovoljnijeg rezultata u odnosu na prethodnu 2010. godinu.

Ukupan neto dobitak svih društava za osiguranje i reosiguranje iznosi svega 5,3 miliona evra, u odnosu na 2010. godinu, kada je dobitak iznosio 18,6 miliona evra.

11.7. Reosiguranje

Ukupna premija reosiguranja iznosi 67,9 miliona evra i približna iznosu iz 2010. godine. Najveće učešće u ukupnoj premiji imaju auto-kasko osiguranje, osiguranje imovine od požara i drugih opasnosti, ostala osiguranja imovine i osiguranje od autoodgovornosti, koja zajedno sačinjavaju nekih 80% celokupne premije vezane za reosiguranje.

11.8. Zaključak

Na osnovu prethodne analize, smatramo da delatnost osiguranja i ove godine u Srbiji poštuje pozitivan trend, ali je i dalje sektor osiguranja u našoj zemlji nedovoljno razvijen. Najalarmantniji podaci javljaju se kod neusklađenosti troškova sprovođenja osiguranja i režijskog dodatka. TSO je bitna stavka koja utiče na merodavnost samog tehničkog i finansijskog rezultata.

Sa aspekta klijenta, bitno je da postoji dobra konkurencija, kako bi klijenti mogli da vide raznolikost usluge delatnosti osiguranja, tarife premija, uslova, koji zajedno utiču na kvalitet usluge. Sa druge strane, osiguravači samim tim moraju da se prilagođavaju konkurenciji i konstantno smišljaju inovativne metode i dodaju povoljnosti kojim će privući potencijalne klijente.

„Ostvareni rezultati poslovanja ukazuju da se delatnost osiguranja kreće u pozitivnom smeru, pto čini dobru osnovu za razvoj u narednom periodu, ali da postoje i određeni problemi koje je neophodno rešavati.“ (Cerović, 2012: 118)

12. Tržište osiguranja u 2012. godini

Kao što smo pominjali u analizi za 2011. godinu, posle višegodišnjeg povećanja proizvodnje u periodu od 2001. do 2008. godine nastupio je period usporavanja, pa samim tim i opadanja privrednih aktivnosti. Posle nepovoljnih kretanja u narednoj, 2009. godini, došlo je do blagog oporavka i povećanja BDP u 2010. i 2011. godini za 1,0% odnosno za 1,6%. Prema podacima Republičkog zavoda za statistiku, u 2012. godini ostvaren je pad od 1,9%.

Što se inflacije tiče, gledajući decembar tekuće prema decembru prethodne godine, došlo je do porasta od 13,0% u odnosu na 7% u 2011. i 10,3% u 2010. godini.

Na osnovu Ankete o radnoj snazi koja je rađena u aprilu 2012. godine, broj nezaposlenih povećan je na 25,5% sa 22,2% u 2011. i 19,2% u 2010. godini.

Što se same delatnosti osiguranja tiče, 2012. došlo je do određenih izmena u zakonskoj i podzakonskoj regulativi:

- U cilju daljeg unapređenja kontrolne funkcije Narodne banke Srbije došlo je do izmene Zakona o Narodnoj banci Srbije, kojim je formirana Uprava za nadzor nad finansijskim institucijama. Izvršni odbor Narodne banke Srbije na osnovu predloga Uprave za nadzor nad finansijskim institucijama može da izdaje i oduzima licence odnosno dozvole za obavljanje delatnosti.
- Produžen je rok za razdvajanje kompozitnih društava do 31.12.2013 godine izmenom Zakona o osiguranju.
- Pomeran je početak primene najniže sume osiguranja na koje može biti ugovoreno osiguranje od autoodgovornosti na 13.10.2014. godine izmenama Zakona o osiguranju.

- Došlo je do dodatnog usaglašavanja Zakona o obaveznom osiguranju u saobraćaju sa Ustavom Republike Srbije - na osnovu Ustavnog člana 168 stava 3, odredba Zakona koja je definisana stavom 2 članom 26, prestala je da važi o trenutka donošenja Odluke, odnosno 23.01.2013.
- Produžen je rok obavezne primene najviše propisane kamatne stope na sve ugovore o životnom osiguranju u stranoj valuti (uključujući i ugovore sa valutnom klauzulom), do datuma 31.12.2013. godine, na osnovu izmene Odluke o bližim kriterijumima i načinu obračunavanja matematičke rezerve i rezerve za učešće u dobiti.
- Novom Odlukom o pojedinim oblicima deponovanja i ulaganja sredstava tehničkih rezervi i najvišim iznosima pojedinih deponovanja i ulaganja garantne rezerve društava za osiguranja, propisani su uslovi pod kojima je ubuduće moguće izvršiti strogo kontrolisano plasiranje sredstava tehničkih rezervi.

Sa ciljem usaglašavanja sa regulativom EU i daljeg poboljšanja procesa investiranja osiguravajućih kuća, ustanovljen je princip prudentnosti kao obavezan uslov, prema kome se sredstva za pokriće tehničkih rezervi moraju plasirati uzimajući u obzir profil rizika sa tačnim krajnjim granicama njihove tolerancije. Društva su se takođe obavezala da utvrde strategiju kojom će upravljati rizicima ovih plasmana.

12.1. Premija osiguranja

Nakon blagog privrednog oporavka u 2010. i 2011. godini, u 2012. godini dolazi do pada privredne aktivnosti, koja u znatnoj meri utiče i na delatnost osiguranja. Uticaji nepovoljnih međunarodnih faktora, kao i domaćih, doveli su do smanjenja visine premija, strukture portfelja, kao i drugih pokazatelja poslovanja društava za osiguranje i reosiguranje.

U najvećoj meri uticaj svetske ekonomske krize, zatim pooštrevanje međunarodnih i domaćih rizika, uz nedovoljno razvijeno domaće tržište, odrazilo se na skoro sve aspekte privredne aktivnosti u Srbiji.

Tabela 7: Bruto premija osiguranja u evrima po srednjem kursu NBS 31. decembra 2011. i 2012. godine

R. br.	Vrsta osiguranja	Iznos u evrima 2011	Iznos u evrima 2012	Učešće 2012
1	Osiguranje od posledica nezgode	37.023.802	34.653.103	6,4%
2	Dobrovoljno zdravstveno osiguranje	9.286.656	9.525.204	1,8%
3	Osiguranje motornih vozila	68.590.331	60.921.795	11,3%
4	Osiguranje šinskih vozila	1.564.857	1.302.658	0,2%
5	Osiguranje vazduhoplova	1.186.209	1.166.189	0,2%
6	Osiguranje plovniha objekata	981.347	841.008	0,2%
7	Osiguranje robe u prevozu	7.476.828	6.996.473	1,3%

8	Osiguranje imovine od požara i dr. opasnosti	42.083.851	41.435.996	7,7%
9	Ostala osiguranja imovine	78.659.874	78.519.306	14,5%
10	Osiguranje od odgovornosti motornih vozila	178.801.683	170.001.359	31,5%
11	Osiguranje od odgovornosti vazduhoplova	2.476.632	3.577.885	0,7%
12	Osiguranje od odgovornosti plovih objekata	128.420	117.624	0,0%
13	Osiguranje od opšte odgovornosti	10.065.500	10.020.533	1,9%
14	Osiguranje kredita	930.573	790.497	0,1%
15	Osiguranje jemstva	738.048	731.835	0,1%
16	Osiguranje finansijskih gubitaka	1.363.329	4.548.802	0,8%
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	89.172	83.135	0,0%
18	Osiguranje pomoći na putu	10.763.334	10.991.880	2,0%
19	Druge vrste neživotnog osiguranja	15.137	13.094	0,0%
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	452.225.583	436.238.565	80,7%
20	Osiguranje života	83.105.363	90.634.181	16,8%
21	Rentno osiguranje	4.739.437	4.672.722	0,9%
22	Dopunsko osig. uz osig. života	7.286.367	8.183.476	1,5%
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0	0,0%
24	Druge vrste životnog osiguranja	364.055	761.971	0,1%
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	95.495.222	104.252.350	19,3%
III	UKUPNO (I+II)	547.720.805	540.490.915	100,0%

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/pro-kit-q/god_T11_2012.pdf

Zabeležen je pad u ukupnoj bruto premiji od 7,2 miliona evra, kao i premiji neživotnih osiguranja od 16 miliona evra. Što se tiče životnih osiguranja, došlo je do povećanja premije za 8,8 miliona evra, što su bolji rezultati u odnosu na 2011. i 2010. godinu.

Slični rezultati su i u učešću premije životnih i neživotnih osiguranja u ukupno ostvarenoj premiji. Neživotna osiguranja imaju postepen pad, dok je kod životnih ustanovljen stabilan rast između 1 i 2% godišnje.

Što se tiče samih vrsta osiguranja, bitno je napomenuti da autoodgovornost i dalje beleži najveće učešće, koje ipak beleži pad u odnosu na prethodne dve godine, sa 33,3% i 32,6% u 2010. odnosno u 2011. na 31,8% u 2012. godini. Ovaj karakterističan pad uticao je na pad učešća premije motornih vozila (auto-kasko i autoodgovornost) sa skoro 47% u 2010. na nešto više od 40% u 2012. godini.

Dakle, ukupna zarađena bruto premija svih vrsta životnih i neživotnih osiguranja iznosila je oko 533 miliona evra, što je za 15 miliona evra manje u odnosu na prethodnu godinu.

12.2. Raspodela bruto premije osiguranja

Pravilnikom o maksimalnim stopama režijskog dodatka, koje donosi društvo za osiguranje, određuje se raspodela bruto premije.

Ukupan režijski dodatak za neživotna osiguranja iznosi 114,5 miliona evra, što je za oko milion evra niže u odnosu na prethodnu godinu, i za oko 15 miliona evra niže u odnosu na 2011.godinu, Režijski dodatak u životnim osiguranjima beleži rast iz godine u godinu, 2010. -16,5; 2011.-16,7 i 2012.-18,6 miliona evra.

Za osiguranje pomoći na putu izdvojen je najviši procenat režijskog dodatka - 42.6%, dok je najniži procenat izdvojen za osiguranje od odgovornosti vazduhoplova - 0,4%

Kada su u pitanju sredstva preventive koja se izdvajaju iz bruto premije, iznos od 6.9 miliona je na približno istom nivou kao prethodne godine, i neznatno viši u odnosu na 2010.godinu.

Najviši procenat izdvojenih sredstava preventive, pojedinačno, je kod osiguranja od automobilske odgovornosti - 2%. Nekoliko vrsta osiguranja odnosi u zbiru najveći deo odvojenih sredstava preventivne zaštite - auto-kasko, autoodgovornost, osiguranje od požara i nekih drugih opasnosti i ostala imovinska osiguranja - 87,4%.

Bruto premija osiguranja, umanjena za režijski dodatak i preventivu predstavlja tehničku premiju, koja ukupno iznosi 419,1 miliona evra, što je manje za oko 6 miliona evra u odnosu na prethodnu godinu. Neživotna osiguranja čine 80,7 %, dok su životna 19,3 %.

12.3. Ažurnost u likvidaciji i isplati šteta

Jedan od najvažnijih pokazatelja poslovanja društava za osiguranje, kao i delatnosti osiguranja u celini upravo je ažurnost u obradi i isplati zahteva za naknadu šteta.

Tabela 8: Prijavljene, likvidirane i rezervisane nastale prijavljene štete 2012.
u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2012.

Šifra	Vrsta osiguranja	Broj zahteva za naknadu štete				Prosek u evrima	
		Podneti	St i odb	Plaćeni	Rnpš	Plaćene	Rnpš
01	Od posledica nezgode	80.136	13.507	66.946	2.390	316	722
02	Dobrovoljno zdravstveno	64.235	4.557	59.663	477	99	245
03	Osiguranje motornih vozila	71.815	7.198	65.990	8.330	650	752
04	Osiguranje šinskih vozila	397	98	297	26	887	5.195
05	Osiguranje vazduhoplova	7	3	1	5	1.981	67.637
06	Osiguranje plovniha objekata	87	24	56	29	5.533	3.807
07	Osiguranje robe u prevozu	1.692	100	1.564	114	1.681	8.977

08	Imovina od požara i dr. opasnosti	10.500	3.710	6.632	492	2.391	15.886
09	Ostala osiguranja imovine	70.581	10.264	60.201	1.327	530	2.601
10	Auto odgovornost	56.643	7.425	50.554	13.860	1.574	4.783
11	Odgovornost vazduhoplova	1	0	0	2	0	17.614
12	Odgovornost plovni objekata	0	0	1	0	1.231	0
13	Od opšte odgovornosti	4.685	966	3.510	1.009	726	3.295
14	Osiguranje kredita	690	103	691	25	2.056	1.695
15	Osiguranje jemstva	707	185	383	220	354	298
16	Osiguranje finansijskih gubitaka	367	61	272	39	330	232
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	1	0	1	3	466	2.008
18	Pomoć na putu	33.056	2.562	31.492	1.685	161	340
19	Drugo neživotno osiguranje	2	0	2	0	97	0
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1 – 19)	395.602	50.763	348.256	30.033	602	3.041
20	Osiguranje života	22.715	399	22.139	550	1.089	2.655
21	Rentno osiguranje	921	2	917	3	1.382	956
22	Dopunsko uz osiguranje života	5.237	1.708	3.442	696	664	1.268
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0	0	0	0	0
24	Druge vrste životnog osiguranja	406	3	394	9	886	0
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20 – 24)	29.279	2.112	26.892	1.258	1.041	1.871
III	UKUPNO (I+II)	424.881	52.875	375.148	31.291	634	2.994

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/osg-izv-t/god_T14_2012.pdf

Na osnovu tabele možemo primetiti da je zabeležen rast broja svih kategorija zahteva za naknadu štete u odnosu na prethodnu 2011. godinu, osim broja rezervisanih nastalih prijavljenih šteta. Najveći broj podnetih zahteva predmeti su neživotnih vrsta osiguranja. Osiguranje od nezgode, auto-kasko, ostalo osiguranje imovine, autoodgovornost i osiguranje pomoći na putu zajedno čine 95.2% od ukupno podnetih zahteva.

Od ukupno 459.314 zahteva za naknadu štete koji su bili u postupku rešavanja, rešeno je čak 93,2% prema 92,3% koliko je ostvareno u 2010. i 2011. godini. Likvidirano je i isplaćeno 87,6% šteta u odnosu na 88, 4% u 2011. i 87,4% u 2010. godini.

Na osnovu datih podataka, može se reći da je ostvarena vrlo dobra ažurnost u likvidaciji i isplati šteta.

Što se tiče proseka rezervisanih nastalih prijavljenih zahteva za naknadu štete za sve vrste životnih i neživotnih osiguranja, on iznosi 2.994 evra.

Tabela 9: Likvidirane, rezervisane štete i tehnički rezultat 2012. godine:

Šifra	Likvidirane štete	Rezervisane štete	Tehnički rezultat
01	21.179.590	9.195.152	1.571.022
02	5.878.350	1.513.776	-30.998
03	42.925.694	12.489.784	8.863.868
04	263.458	184.078	811.435
05	16.981	371.919	835.829
06	309.862	201.260	231.581
07	2.628.970	1.257.133	1.878.255
08	15.854.942	9.740.358	19.376.644
09	31.881.518	7.430.880	29.055.631
10	79.549.123	141.220.349	36.494.856
11	0	35.594	3.230.263
12	1.231	308	84.366
13	2.549.053	4.882.372	4.009.997
14	1.420.510	309.422	421.427
15	135.739	110.316	311.304
16	89.827	20.911	1.709.611
17	466	7.413	67.896
18	5.085.593	1.586.869	974.733
19	193	35	8.521
I	209.771.101	190.557.729	109.906.242
20	24.102.875	1.483.402	-4.997.314
21	1.267.105	2.919	-2.930.381
22	2.285.648	1.541.379	3.698.244
24	349.275	7.782	158.312
II	28.004.903	3.035.483	-4.071.139
III	237.776.004	193.593.212	105.835.103

Izvor: www.nbs.rs/system/galleries/download/osg-izv-c/god_T10_2012.pdf

Najveći deo u strukturi isplaćenih šteta neživotnih osiguranja pripada osiguranju motornih vozila, čak 58,4%, od toga autoodgovornost 37,9% a auto-kasko 20,5%. Kod životnih osiguranja, najveće učešće isplaćenih zahteva za naknadu štete zabeleženo je kod osiguranja života i to 86,1%.

Ukupno rezervisane štete za sve vrste životnih i neživotnih osiguranja sa troškovima iznose 193,4 miliona evra, što je u proseku manje u odnosu na 2011. i 2010. godinu kada je iznos bio oko 200 miliona evra.

Najveće učešće u rezervisanim štetama neživotnih osiguranja beleži osiguranje motornih vozila, čak 80,7%.

Obavezna osiguranja od odgovornosti u saobraćaju zauzimaju vodeće mesto u ukupnom portfelju osiguranja, a naročito u portfelju neživotnih vrsta osiguranja.

Što se tiče strukture portfelja obaveznih osiguranja u saobraćaju, dominantno mesto zauzima osiguranje od autoodgovornosti. Podaci u vezi likvidiranih i rezervisanih šteta autoodgovornosti su vrlo karakteristični. Isplaćeno je 79,5 miliona evra za 50.554 likvidirana predmeta, dok je za 13.860 predmeta rezervisan iznos od 141,2 miliona evra. Veoma slična situacija javljala se i u proteke dve godine.

Na osnovu ovih podataka, može se zaključiti da je u poslovima osiguranja veoma visoko učešće obaveznih osiguranja u saobraćaju, među kojima dominira osiguranje od autoodgovornosti, koje samim tim obuhvata veliki obim posla, a treba imati na umu da još uvek nije uređeno po evropskim standardima.

12.4. Ostvareni rezultati

Kod svih vrsta neživotnih osiguranja ostvaren je pozitivan tehnički rezultat, izuzev veoma malog negativnog rezultata kod dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja.

Kod neživotnih osiguranja zabeležen je negativan tehnički rezultat, usled negativnog rezultata vrste osiguranja života od 5 mliona evra i rentnog osiguranja od 2,9 miliona evra maspram pozitivnim rezultatima u protekle dve godine.

Značajan je podatak da vrste osiguranja sa najvećim učešćem u ukupnom portfelju beleže pozitivne rezultate.

Kao i u prethodne dve godine, uslovi poslovanja na tržištu osiguranja jesu otežani, ali je sama delatnost zabeležila pozitivan finansijski rezultat. Neto dobitak osetno je povoljniji u odnosu na 2011., ali je znatno manji od ostvarenog u 2010. godini.

Ukupan neto dobitak svih društava za osiguranje i reosiguranje iznosi 11,3 mliona evra, naspram 5,3 miliona evra u 2011., kao i ranije pomenutih 18,6 miliona evra u 2010. godini, od kog su samo društva za osiguranje ostvarila neto dobitak od 7,4 miliona evra.

12.5. Zaključak

U 2012. godini, i pored blagog pada ukupnog portfelja, zabeleženi su pozitivni rezultati. Značajno je povećan dobitak u odnosu na prethodnu. Imajući u vidu nepovoljne uslove privređivanja i pooštavanje domaćih i međunarodnih rizika poslovanja, zabeleženi rezultati ukazuju da se delatnost osiguranja kreće u pozitivnom smeru i da postoji dobra osnova za razvoj u narednom periodu.

13. Tržište osiguranja u 2013. godini

Razvoj delatnosti osiguranja u Republici Srbiji je, uprkos postepenom ekonomskom rastu na globalnom i lokalnom nivou, i dalje ograničen. Osiromašena privreda i nizak životni standard usporavaju razvoj na domaćem tržištu osiguranja.

Ipak, u 2013. godini, zahvaljujući zadržavanju skromnog privrednog rasta, i drugih ekonomskih faktora, obuhvat osiguranja imovine i lica beleži pozitivne efekte.

Prema podacima Republičkog zavoda za statistiku, ostvaren je rast bruto društvenog proizvoda od 2,4%, za razliku od prethodne, 2012. godine, kada se BDP smanjio za 1,5%.

Bitno je napomenuti karakterističan potez države 2013. godine. Naime, pored, sada već tradicionalno četiri reosiguravajuća društva na domaćem tržištu, posluje Akcionarsko društvo za reosiguranje „Evropa RE“, sa sedištem u Švajcarskoj, koja po projektu Svetske banke pruža zaštitu od razornih rizika na području jugoistočne Evrope.

Srbija je preuzela na sebe učešće u osnivačkom kapitalu ovog društva, i pozajmila od Svetske banke sumu od 5 miliona evra. Sa stanovišta osiguranja tj. reosiguranja potpuno nepotrebno, a sa gledišta države, nije bilo logike dodatno se zaduživati. Pored Srbije, učešće u osnivanju su preuzele još dve države – Albanija i Makedonija.

Vrlo je karakteristično da države koje su učestvovalе u osnivanju društva neće moći da operativno utiču na vođenje poslova. Svetska banka ima isključivo ovlašćenje da imenuje i bira organe „Evropa RE“, članove upravnog odbora i ostale članove menadžmenta.

13.1. Premija osiguranja

Uprkos još uvek nedovoljno razvijenom domaćem osiguravajućem tržištu, blag oporavak privredne aktivnosti uticao je pozitivno na delatnost osiguranja u Republici Srbiji u 2013. godini.

Tabela 10: Bruto premija u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2013

R. br.	Vrsta osiguranja	Iznos u evrima	Učešće
1	Osiguranje od posledica nezgode	35.319.076	6,3%
2	Dobrovoljno zdravstveno osiguranje	10.102.039	1,8%
3	Osiguranje motornih vozila	56.086.612	10,0%
4	Osiguranje šinskih vozila	820.623	0,1%
5	Osiguranje vazduhoplova	824.575	0,1%
6	Osiguranje plovnih objekata	877.688	0,2%
7	Osiguranje robe u prevozu	6.443.122	1,2%
8	Osiguranje imovine od požara i dr. opasnosti	37.949.540	6,8%
9	Ostala osiguranja imovine	82.949.126	14,8%

10	Osiguranje od odgovornosti motornih vozila	170.736.989	30,6%
11	Osiguranje od odgovornosti vazduhoplova	2.026.010	0,4%
12	Osiguranje od odgovornosti plovnih objekata	122.444	0,0%
13	Osiguranje od opšte odgovornosti	10.728.912	1,9%
14	Osiguranje kredita	1.696.785	0,3%
15	Osiguranje jemstva	704.244	0,1%
16	Osiguranje finansijskih gubitaka	6.114.726	1,1%
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	67.637	0,0%
18	Osiguranje pomoći na putu	12.354.702	2,2%
19	Druge vrste neživotnog osiguranja	8.199	0,0%
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	435.931.050	78,0%
20	Osiguranje života	108.382.837	19,4%
21	Rentno osiguranje	4.599.663	0,8%
22.01	Dopunsko osig. nezgode uz osig. živ.	8.145.263	1,5%
22.02	Zdravstveno osig. uz osig. živ.	608.136	0,1%
22	Dopunsko osig. uz osig. života	8.753.399	1,6%
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0,0%
24	Druge vrste životnog osiguranja	954.265	0,2%
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	122.690.164	22,0%
III	UKUPNO (I+II)	558.621.213	100%

Izvor: www.nbs.rs/gallery/content/rest/oir_god_o/T11_2014

Ukupna bruto premija je za 18,1 milion evra veća u odnosu na prethodnu godinu i iznosi 558,6 miliona evra, što predstavlja 3,4%.

Postepeni pad u ukupnoj ostvarenoj premiji i dalje beleži učešće premije neživotnih osiguranja. Sa 82,6% u 2011. godini, preko nešto većem procentu od 80% u 2012. na 78% u 2013. godini.

Istovremeno, konstantan rast u učešću u premiji beleži životno osiguranje, što predstavlja veoma bitan podatak za razvijanje domaćeg tržišta osiguranja, koje je došlo do 22% u 2013. godini.

Nastavlja se karakterističan višegodišnji pad učešća premije osiguranja motornih vozila (autoodgovornost i auto-kasko) u ukupnoj premiji na 226,8 miliona evra, što je za oko 20 miliona evra manje nego pre dve godine.

13.2. Ostvareni rezultati

Delatnost osiguranja u Srbiji ostvarila je blagi rast premije, ali je 2013. zabeležila negativan finansijski rezultat, koji je osetno nepovoljniji u odnosu na dobitke ostvarene u prethodne dve godine.

U neživotnom osiguranju ostvaren je dobitak od 2.139.170 evra ali je ostvaren veći gubitak u životnim vrstama osiguranja u iznosu od 2.797.759 evra, što predstavlja ukupan neto gubitak osiguravajućih društava od 658.589 evra.

Upravo je dobitak u osiguranju od autoodgovornosti zaslužen za pozitivan rezultat neživotnih osiguranja. Sve druge vrste neživotnih osiguranja doživele su gubitak koji iznosi oko 21 milion evra, dok dobitak osiguranja od autoodgovornosti iznosi skoro 23,5 miliona evra.

13.3. Zaključak

Dakle, iako 2013. godina beleži blagi rast ukupne premije, kao i blagi rast portfelja, ostvareni su negativni finansijski rezultati.

Učešće osiguranja od odgovornosti u saobraćaju karakteriše višegodišnja dominacija u, ne samo velikom učešću u portfelju neživotnih vrsta osiguranja, već i u ukupnim poslovima osiguranja, među kojima najviše učestvuje osiguranje od autoodgovornosti.

Ovo prikazuje značaj osiguranja od autoodgovornosti, ali mora se ukazati na činjenicu da naše osiguranje od autoodgovornosti još uvek u velikoj meri nije usklađeno ni regulisano sa nekoliko veoma bitnih evropskih standarda.

Ostvareni rezultati pokazuju da se u 2013. godini delatnost osiguranja približila nepovoljnoj situaciji, dok je u prethodnim godinama uprkos svim otežanim uslovima ostvarivala pozitivan rezultat.

Merodavan tehnički rezultat znatno je smanjen usled povećanja troškova sprovođenja osiguranja, što je bio problem i prošlih godina, ali nije blagovremeno regulisan, što se nepovoljno odrazilo na finansijski rezultat delatnosti.

14. Tržište osiguranja u 2014. godini

U Republici Srbiji je 2014. godine, uprkos blagom ekonomskom oživljavanju, pao bruto drštveni proizvod za 1,8% u odnosu na prethodnu godinu kada je ostvaren već pomenuti rast od 2,6%.

Zahvaljujući, između ostalih faktora, povećanju premije obaveznog osiguranja vlasnika motornih vozila od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, obuhvat osiguranja u Srbiji beleži pozitivne efekte. Ovaj pozitivan rezultat ipak ograničavaju faktori poput nestabilnosti u rastu BDP-a, niskog životnog standarda i osiromašene privrede.

14.1. Učesnici na tržištu osiguranja

Krajem jula 2014. godine došlo je do promene u broju učesnika na domaćem tržištu osiguranja. Naime, akcionarskom društvu „Takovo osiguranje“ oduzeta je licenca za rad i pokrenut je postupak likvidacije.

Dakle, na kraju 2014. godine, na domaćem tržištu osiguranja poslovalo je 21 društvo za osiguranje i 4 društva za reosiguranje.

14.2. Premija osiguranja

Faktori poput nedovoljne razvijenosti tržišta, porast rizika poslovanja, i pada tržišne aktivnosti nisu značajnije negativno uticali na bitne pokazatelje poslovanja osiguravajućih društava u 2014. godini.

Tabela 11: Bruto premija u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2014

R. br.	Vrsta osiguranja	Iznos u evrima	Učešće
1	Osiguranje od posledica nezgode	33.913.415	5,8%
2	Dobrovoljno zdravstveno osiguranje	10.970.773	1,9%
3	Osiguranje motornih vozila	50.242.927	8,6%
4	Osiguranje šinskih vozila	1.250.770	0,2%
5	Osiguranje vazduhoplova	942.052	0,2%
6	Osiguranje plovnih objekata	686.964	0,1%
7	Osiguranje robe u prevozu	5.163.457	0,9%
8	Osiguranje imovine od požara i dr. opasnosti	36.123.300	6,2%
9	Ostala osiguranja imovine	81.183.152	13,9%
10	Osiguranje od odgovornosti motornih vozila	195.696.955	33,6%

11	Osiguranje od odgovornosti vazduhoplova	840.513	0,1%
12	Osiguranje od odgovornosti plovnih objekata	119.132	0,0%
13	Osiguranje od opšte odgovornosti	10.664.890	1,8%
14	Osiguranje kredita	2.811.514	0,5%
15	Osiguranje jemstva	493.864	0,1%
16	Osiguranje finansijskih gubitaka	5.991.660	1,0%
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	51.472	0,0%
18	Osiguranje pomoći na putu	13.571.876	2,3%
19	Druge vrste neživotnog osiguranja	8.639	0,0%
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	450.727.325	77,3%
20	Osiguranje života	116.801.427	20,0%
21	Rentno osiguranje	4.767.593	0,8%
22.01	Dopunsko osig. nezgode uz osig. živ.	8.328.482	1,4%
22.02	Zdravstveno osig. uz osig. živ.	842.695	0,1%
22	Dopunsko osig. uz osig. života	9.171.177	1,6%
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0,0%
24	Druge vrste životnog osiguranja	1.578.742	0,3%
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	132.318.940	22,7%
III	UKUPNO (I+II)	583.046.265	100%

Izvor: www.nbs.rs/content/gallery/rik_sod_z/T11_2015

Bruto premija je povećana u odnosu na prethodnu godinu za 24,4 miliona evra i iznosi 583 miliona evra.

Bitno je napomenuti da je konačno zaustavljen ranije pominjan pad premije osiguranja motornih vozila, pre svega zahvaljujući povećanju premije osiguranja od autoodgovornosti za 14,6% tj. 25 miliona evra, pa je i pored pada premije auto-kaska prekinut dugogodišnji pad.

Osiguranje od autoodgovornosti beleži 33,6% učešća u ukupnoj premiji svih vrsta životnih i neživotnih osiguranja. Sledeće je osiguranje života koje beleži 20% i nastavlja trend rasta u ukupnoj premiji i povećanju portfelja. Slede ostala osiguranja imovine sa 13,9% i auto-kasko osiguranje sa 8,6%-

Premija i životnih i neživotnih osiguranja zabeležila su veće iznose u odnosu na prethodnu godinu. Ukupna premija životnih osiguranja iznosi oko 132 miliona evra naspram skoro 128 miliona evra, koliko je iznosila premija u 2013. godini. Što se tiče neživotnog osiguranja, ono iznosi 450 miliona evra, što je povećanje od 15 miliona u odnosu na 2013. godinu.

14.3. Ostvareni rezultati

Za razliku od prethodne godine, 2014. godine delatnost osiguranja ostvarila je dobitak u iznosu od 3,5 miliona evra, u odnosu na gubitak iz 2013. godine od oko 370.000 evra i dobitak iz 2012. godine u iznosu od oko 11 miliona evra.

Sva društva za osiguranje ukupno su ostvarila dobitak od skoro 3 miliona evra, tačnije 2.978.886 evra, što je rezultat pozitivnog finansijskog rezultata kod životnih osiguranja u iznosu od skoro 11 miliona evra, i negativnog rezultata kod neživotnih osiguranja od skoro 8 miliona evra.

Neživotna osiguranja beleže negativan rezultat uprkos velikom dobitku od osiguranja od autoodgovornosti jer su sve ostale vrste neživotnog osiguranja zabeležile gubitak.

14.4. Zaključak

Kretanje tržišta osiguranja u Republici Srbiji 2014. godine ostavilo je pozitivan utisak. Ustanovljen je zadovoljavajuć rast bruto premije osiguranja, uz povećano učešće obavenih osiguranja od autoodgovornosti.

Za razliku od prethodne godine, ustanovljen je pozitivan finansijski rezultat na nivou delatnosti osiguranja.

Za 2014. godinu karakteristični su negativni faktori koji su nastali uticajem elementarnih nepogoda, u vidu najvećih poplava u istoriji Srbije.

Najveći problem razvoja delatnosti osiguranja u državi još uvek predstavlja nelojalna konkurencija, koja se sa osiguranja motornih vozila proširila i na ostale vrste neživotnih osiguranja, dok tržištu još uvek značajnije ne doprinosi promena vlasničke strukture u većinsko strano vlasništvo, kao ni smanjenje broja društava za osiguranje.

15. Tržište osiguranja u 2015. godini

Sprovođenje mera fiskalne konsolidacije i strukturnih reformi pozitivno se odrazilo na ekonomski oporavak, u vidu intenziviranja ekonomskih tokova i poboljšanja makroekonomske slike. Pre svega, navedeno se ogleda u promeni trenda BDP-a, koji je porastao za 0.7%, u odnosu na ostvaren pad od 1.8% u 2014.godini, kao i u smanjenju budžetskog deficita sa 2.9% na značajnih 1% u aktuelnom trenutku.

Najvažnija okolnost koja je obeležila ovu godinu je stupanje na snagu Zakona o osiguranju, u decembru 2015.godine, nakon 6 meseci od njegovog donošenja. Od tog trenutka počela je puna primena ovog Zakona, koja podrazumeva novine sa ciljem boljeg uređenja tržišta, kvalitetnije zaštite korisnika osiguravajućih proizvoda i usluga i nove mere nadzora Narodne banke Srbije.

15.1. Učesnici na tržištu osiguranja

Na tržištu osiguranja, svoje usluge nudilo je 20 akcionarskih društava za osiguranje i 4 društva za reosiguranje. Izvršena je dobrovoljna likvidacija jednog društva za osiguranje života.

15.2. Premija osiguranja

Pozitivni trendovi u ekonomiji i blagi oporavak prouzrokovali su povećanje bruto premije u Srbiji. U 2015.godine iznosila je preko 80,9 milijardi dinara što predstavlja rast za oko 10 milijardi u odnosu na prethodnu godinu, čime zadržava svoj višegodišnji pozitivni trend.

U evrima, ukupna bruto premija osiguranja iznosi 665,4 miliona (583 mil. u 2014.). Najveće učešće uz manje povećanje sopstvenog udela, odnosi osiguranje od automobilske odgovornosti sa svojih 35.8% naspram 33.6% u prethodnoj godini. Iza toga na drugom mestu se nalazi osiguranje života sa udelom od 21.6% u odnosu na prošlogodišnjih 20% i ostala osiguranja imovine koja su zabeležila manji pad, sa 13.9% (2014) na 12%.

Zanimljiv podatak je i povećanje premije u BDP-u, koje sada iznosi 2%, u odnosu na 1.8% u prethodnom periodu.

Tabela 12: Bruto premija u evrima po srednjem kursu NBS 31.12.2015

R. br.	Vrsta osiguranja	Iznos u evrima	Učešće
1	Osiguranje od posledica nezgode	35.275.554	5,3%
2	Dobrovoljno zdravstveno osiguranje	13.034.628	2,0%
3	Osiguranje motornih vozila	51.214.838	7,7%
4	Osiguranje šinskih vozila	1.083.715	0,2%
5	Osiguranje vazduhoplova	855.910	0,1%
6	Osiguranje plovni objekata	736.980	0,1%
7	Osiguranje robe u prevozu	5.439.696	0,8%
8	Osiguranje imovine od požara i dr. opasnosti	41.692.030	6,3%
9	Ostala osiguranja imovine	79.572.682	12,0%
10	Osiguranje od odgovornosti motornih vozila	238.496.351	35,8%
11	Osiguranje od odgovornosti vazduhoplova	849.752	0,1%
12	Osiguranje od odgovornosti plovni objekata	217.207	0,0%
13	Osiguranje od opšte odgovornosti	12.269.891	1,8%
14	Osiguranje kredita	3.662.709	0,6%
15	Osiguranje jemstva	567.469	0,1%

16	Osiguranje finansijskih gubitaka	6.613.169	1,0%
17	Osiguranje troškova pravne zaštite	48.115	0,0%
18	Osiguranje pomoći na putu	14.522.952	2,2%
19	Druge vrste neživotnog osiguranja	0	0,0%
I	NEŽIVOTNA OSIGURANJA (1-19)	506.153.646	76,1%
20	Osiguranje života	144.040.999	21,6%
21	Rentno osiguranje	5.119.353	0,8%
22.01	Dopunsko osig. nezgode uz osig. živ.	8.845.240	1,3%
22.02	Zdravstveno osig. uz osig. živ.	1.091.180	0,2%
22	Dopunsko osig. uz osig. života	9.936.420	1,5%
23	Dobrovoljno penzijsko osiguranje	0	0,0%
24	Druge vrste životnog osiguranja	114.893	0,0%
II	ŽIVOTNA OSIGURANJA (20-24)	159.211.666	23,9%
III	UKUPNO (I+II)	665.365.312	100%

Izvor: www.nbs.rs/gallery/sta_sou_x/T01_2015

15.3. Kretanje osiguranja motornih vozila

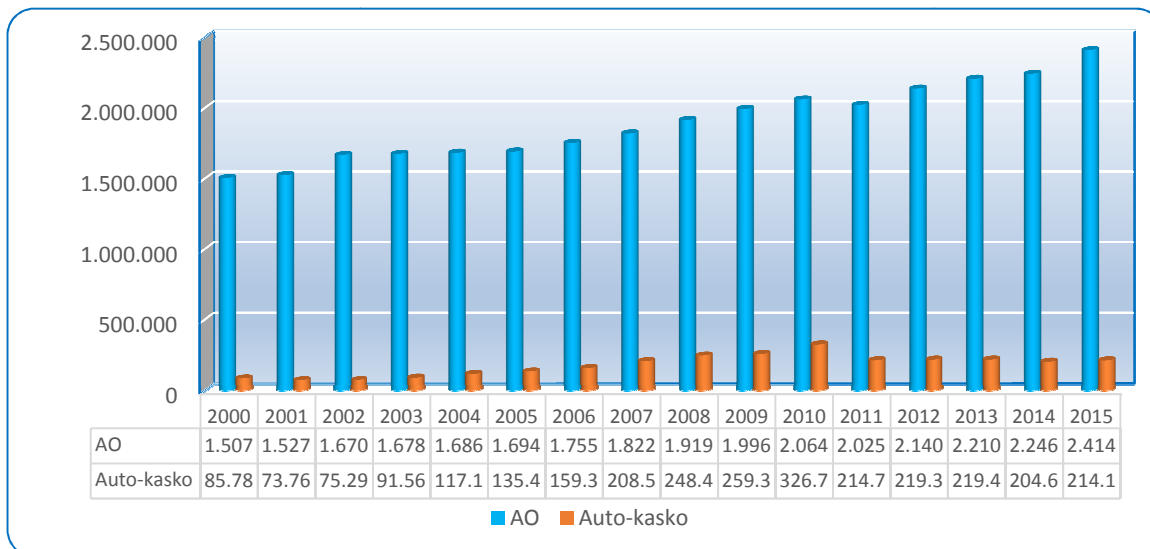
Na osnovu podataka Narodne banke Srbije, prikazujemo tabelarni i dijagramski prikaz kretanja broja osiguranja motornih vozila i bruto premija motornih vozila u proteklih 15 godina:

Tabela 13: Broj osiguranja i bruto premija motornih vozila od 2000.-2015.

Broj osiguranja motornih vozila			Bruto premija motornih vozila u 000 din.	
God.	AO	Auto-kasko	AO	AK
2000	1.507.226	85.780	1.768.661	746.045
2001	1.527.410	73.768	6.092.424	1.236.958
2002	1.670.577	75.299	6.988.919	1.444.798
2003	1.678.070	91.567	7.268.555	1.683.569
2004	1.686.516	117.111	6.673.333	3.077.862
2005	1.694.961	135.442	10.597.314	4.324.793
2006	1.755.873	159.304	12.340.023	5.069.967
2007	1.822.997	208.543	14.288.178	6.637.443
2008	1.919.158	248.435	16.454.114	8.429.953
2009	1.996.764	259.395	18.121.495	7.587.379
2010	2.064.329	326.793	18.705.329	7.613.308
2011	2.025.388	214.772	18.586.225	7.177.354
2012	2.140.809	219.357	19.138.670	6.927.923
2013	2.210.732	219.468	19.408.487	6.429.887
2014	2.246.282	204.660	23.504.675	6.077.299
2015	2.414.404	214.153	29.007.381	6.229.061

Izvor: "Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja" (Cerović M., 2012: 157)

Grafikon 1: broj osiguranih i bruto premija motornih vozila u 000 din. (autoodgovornost i auto-kasko)

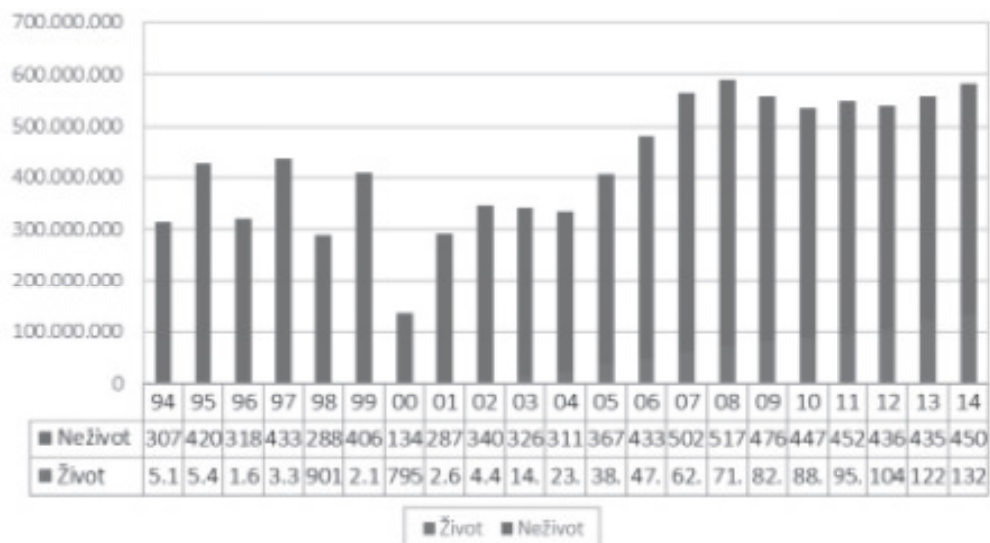


Izvor: "Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja" (Cerović M., 2012: 157)

15.4. Zaključak

U 2015. godini došlo je do pozitivnih promena makroekonomskih činilaca. Zahvaljujući održanju kursa fiskalne konsolidacije stiče se utisak blagog oporavka. Zadržan je trend rasta bruto premije i njenog udela u BDP-u. Zahvaljujući blagovremenom izvršenju svih neophodnih radnji za punu primenu Zakona o osiguranju, zaštita korisnika proizvoda i usluga podignuta je na značajno viši nivo. Sve prethodno navedeno ukazuje na ukupan pozitivan utisak o smeru kretanja tokova u osiguravajućoj delatnosti.

Grafikon 1: Bruto premija osiguranja u evrima od 1994.-2014. godine



Izvor: „Tokovi osiguranja“, (Cerović, 2015:7)

16. Prevare u osiguranju

Sam pojam prevare predstavlja krivično delo sa kojim se susrećemo u svim sferama društva. Vezano za delatnost osiguranja, ono predstavlja svesno sakrivanje informacija jednog ugovarača od strane drugog ugovarača ili trećeg lica, kako bi naveo prevarenu stranu na sklapanje ugovora na koji inače ne bi pristala da je znala sve činjenice. Iako je prevara dobro organizovan sistem, kao i svakodnevna na polju osiguranja, o njima možemo čuti samo preko sredstava informisanja.

Kako je nastala delatnost osiguranja, sa njom su nastale i prve prevare, međutim na njih se nije obraćala posebna pažnja sve do kraja osamdesetih godina prošlog veka, kada su prevare počele da odnose ozbiljnije sume osiguravačima.

Osiguranje je kao delatnost vrlo pogodno raznim vrstama prevara, pogotovo u državama sa visokom stopom kriminalnih aktivnosti.

Koriste se razni načini u nameri da se prevari osiguravač, kako da bi se naplatila veća šteta od one koja se dogodila, tako i da bi se naplatila šteta koja se uopšte nije ni dogodila.

Uobičajeni načini su uvećanje odštetnih zahteva, prikrivanje činjenica u upitnicima za osiguranje, lažno prikazivanje podataka u prijavama, podnošenje odštetnih zahteva za telesne povrede ili štete koje su iscenirane itd.

Prevare se pojavljuju u skoro svim vidovima osiguranja, a u novije vreme najčešće u sferi motornih vozila. Uz osiguranje od odgovornosti korisnika motornih vozila za štete pričinjene trećim licima, prevare se najčešće odnose i na dobrovoljno zdravstveno osiguranje, kasko osiguranje motornih vozila, transportna osiguranja, osiguranja života i sl.

Takođe, lica koja učestvuju u prevarama često su iz raznih društvenih slojeva, kao i različitih profesija, i zajedno često čine grupu koja je potpuno organizovana. Među njima često ima i samih zaposlenih u osiguravajućim društvima, npr. predstavnici osiguravača ili procenitelji šteta. Uz njih tu su i advokati, policajci, sudski veštaci i, zavisno od vrste šteta mogu biti umešani i stručnjaci, tj. eksperti na poljima medicinskih, saobraćajnih i drugih vrsta veštačenja.

Sve češći je slučaj da su grupe organizovane i na međunarodnom nivou i imaju vrlo dobru međusobnu koordinaciju na određenim područjima.

U Srbiji su 2006. i 2010. otkrivene grupe, prva od preko 30 lica a druga grupa od 15 lica koja se isključivo bavila prevarama vezanim za naplate šteta prouzrokovanih upotrebom motornih vozila.

Prevare se takođe pojavljuju u skoro svim procesnim delovima delatnosti osiguranja, npr. tokom zaključivanja ugovora o osiguranju, naplati premije, preuzimanju rizika, likvidaciji i isplati šteta itd.

16.1. Vrste prevara u osiguranju motornih vozila

Prevare u osiguranju motornih vozila najčešće obuhvataju sledeće:

1. Isceniranje saobraćajnog udesa koji se nije dogodio;
2. Podmetanje dokaza radi naplate štete po osnovu osiguranja od odgovornosti;
3. Izbegavanje utvrđivanja da vozač nije upravljao vozilom pod uticajem alkohola iznad dozvoljenog limita ili pod uticajem narkotika;
4. Popravka i zamena delova koji su bili oštećeni pre saobraćajnog udesa, kao i zamena delova koji su oštećeni ali nisu za zamenu, već za popravku;
5. Procena i isplata većeg iznosa štete od stvarnog, kao i većeg iznosa štete na osnovu popravke umesto totalne štete;
6. Procena vozila na vrednost veću od tržišne;
7. Režiranje krađe vozila koje treba da bude „skinuto sa osiguranja“
8. Naplata štete za povrede lica koje su u većem stepenu i iznosu od realnog, kao i za povrede koje se nisu dogodile;
9. Druge vrste prevara na naplatama šteta na licima, vozilima i stvarima.

Treba uvesti određene preventivne mere koje između ostalog obuhvataju proveru postupaka i raznih lica koja su direktno ili indirektno imala učešće u zaključenju ugovora o osiguranju, procenom i likvidacijom šteta, popravkom, isplatom odštetnih zahteva i dr.

Zastupljenost organizovanih prevara u osiguranju zastupljene su u svim zemljama, uz male razlike i specifičnosti, i imaju tendenciju širenja i međusobnog povezivanja na širem području.

„U Nemačkoj je lažno između 8% i 10% svih zahteva za naknadu šteta po osnovu osiguranja od autoodgovornosti.“ (Cerović, 2012: 310)

Prema podacima nacionalnih udruženja osiguravača, u 25 zemalja Evropske Unije, prevare odnose na desetine milijardi evra godišnje.

Sa druge strane, ukoliko osiguravač preuzme na sebe sprovođenje istrage i angažovanje u prikupljanju dokaza koje će koristiti kao odbranu od isplate neosnovanog odštetnog zahteva, prouzrokuje sebi mnogo veće troškove, u koje spadaju i eventualni troškovi sudskog postupka.

Taj problem se prenosi na sve osiguranike, koji će zbog povećanih troškova osiguravača, i samim tim slabijeg tehničkog rezultata, plaćati veće premije. To dovodi do nezadovoljstva osiguranika, pogotovo dobrih i savesnih, koji nisu svojom krivicom doprineli tom povećanju, što stvara nezadovoljstvo među, kako sadašnjim, tako i potencijalnim budućim osiguranicima.

Uprkos posledicama preuzimanja istraga i sudskih sporova kako bi dokazivali prevare, osiguravači pribegavaju ovakvoj politici iz više razloga. Jedan od bitnih je svakako strah od kršenja pravila o tajnosti podataka, drugi je eventualno suočavanje sa prikazivanjem nekorektne poslovne prakse društva i njenim posledicama, itd.

Osim toga, iako postoji sumnja da je osiguranik načinio prevaru sopstvenom namerom, najčešće se ne može to i dokazati na sudu.

Tek kada su problemi prevara u osiguranju prevazišli podnošljive granice, počelo je da se radi na prevenciji i sankcionisanju ovakvih vrsta prevara.

Formiranje strukovnih udruženja osiguravača, kao i njihova međusobna saradnja ključ su do napretka u rešavanju problema prevara u osiguranju.

Potrebno je organizovanje posebnih specijalizovanih biroa i timova stručnjaka koji će se baviti isključivo protiv ovakvih aktivnosti. Udruženja su ta koja međusobnom saradnjom mogu uticati na stvaranje odgovarajućih organa koji će sarađivati ne samo među sobom, već i sa drugim državnim organima i ostalim potrebnim institucijama koje će pomagati, finansirati i sudelovati u poslovima od zajedničkog interesa u borbi protiv prevara.

Na putu uspešnog rešavanja ovih sve većih i češćih problema, stoje sledeće bitne stavke:

- Odnos i svest javnosti prema prevarama u osiguranju;
- Zadovoljavajuća saradnja među osiguravačima;
- Saradnja između osiguravača i posrednika;
- Saradnja između osiguravača i državnih organa;
- Obučenost samog osoblja osiguravača

Glavni problem prevara u osiguranju jeste taj da se ne doživljavaju kao ozbiljan prekršaj. U većini slučajeva, prevare u ovoj delatnosti ostaju bez ikakvog sankcionisanja.

Lica koja vrše prevare u osiguranju su uglavnom lica koja se bave krađom, ili imaju istoriju raznih drugih vrsta krađa.

Mora se raditi na povećanju svesti i ozbiljnosti prevara u delatnosti osiguranja, koja se negativno odražava i lančano stvara posledice koje utiču na mnogo više subjekata od samog osiguravača.

Osiguravači bi takođe mogli da iskoriste uticaj marketinga na formiranje pravilnog stava među stanovništvom, kao i da upozore na zakonske posledice ovakvih akcija.

Posebno se pojavljuje potreba, zbog učestalosti prevara i učesnika u prevarama, da se formira baza podataka koja će se međusobno razmenjivati. Formiranje tzv. „crne liste“ tj. detaljnih ličnih podataka dokazanih učesnika u dosadašnjim prevarama i sumnjivih klijenata.

Jedan vid prevencije može biti i saradnja na višem nivou između osiguravača formiranjem ustaljenih seminara na regionalnom i nacionalnom, pa i međunarodnom nivou na temu prevara, i razmenjivanjem iskustava i ideja.

U inostranstvu se koriste i principi poput popunjavanja izjave o upoznatosti sa zakonskim posledicama ukoliko se izvrši bilo kakva zloupotreba, da bi mogla da posluži kao dokaz u eventualnom sudskom postupku.

U Francuskoj je osnovano profesionalno neprofitno udruženje osiguravača 1989. godine pod imenom „*L'agence pour la Lutte contre La Fraude l'Assurance*“, koje se bavi prikupljanjem podataka i zloupotrebama u osiguranju, i stavljanjem tih podataka na raspolaganje svim privrednim subjektima koji se bave poslovima delatnosti osiguranja.

„*Uniwnis-Datei*“ je prva baza podataka vezana za lica koja imaju česte odštetne zahteve. Formirana je u Nemačkoj 1993. godine. Međutim, podaci u sistemu su kodirani i nemaju svi zainteresovani slobodan pristup podacima, već se mora kontaktirati osiguravač koji je te podatke uneo u sistem, što je opet dobar način jer nameće češću komunikaciju među osiguravačima.

U drugim zemljama Evrope kao što su Danska, Švedska, Švajcarska i Italija, imaju mogućnost prikupljanja, čuvanja i korišćenja informacija u obliku baze podataka. U ovim zemljama osiguravači su otkrili podatak da je broj pokušaja prevara u osiguranju godišnje u proseku od 60.000 – 70.000. Ukupan iznos koji je trebao da bude isplaćen po tim odštetnim zahtevima prosečno je veći od 200 miliona evra.

Organizacija za saradnju društava za osiguranje objavila je podatak da je uštedeno 42 evra na svaki uloženi evro osiguravača u angažovanju za traganjem sumjivih zahteva.

U ovim zemljama najveći broj prevara upravo je uočen u osiguranju automobila i to oko skoro 80%.

Velika Britanija je svoju centralu baze podataka formirala još 1987. godine pod nazivom „*Motor Insurance Anti Fraud and Theft Register*“, čija je namena da indentifikuje prevarante koji se učestalo pojavljuju kao oštećenici koji podnose sumnjive odštetne zahteve.

Britanski osiguravači međusobno su formirali Biro za borbu protiv prevara u osiguranju, na čelu sa bivšim detektivom Skotland Jarda koji upravlja koordinacijom osiguravajućih društava, timova i podataka.

Udruženje britanskih osiguravača objavilo je podatak da lažni odštetni zahtevi godišnje iznose oko 1,5 milijardi funti, što predstavlja 5% više od premija koje su platili osiguranici koji se ne bavi nikakvim sumnjivim radnjama.

Obavezna je saradnja osiguravača i policije, jer je njihova dužnost da gone počiniocima krivičnih dela koja uključuju i ovakve prevare. Državni organi ne mogu sami da se nose sa ovim problemom, i baš zbog toga je neophodna uska saradnja društava za osiguranje i MUP-a, radi prikupljanja podataka, njihovoj razmeni i traganju za počiniocima i skupljanju dokaznog materijala.

Takođe, jedna od preventivnih mera pomoću koje bi se na ispravan način rešavali pojedinačni slučajevi prevara jeste obučavanje zaposlenih. Proširenje znanja i iskustva u prepoznavanju sumjivih situacija, uz dostupnost potrebnim informacijama u velikoj meri bi pomoglo sprečavanju kriminalnih aktivnosti.

Zato je potrebno formirati specijalizovane organizovane strukture unutar samih osiguravača, koje će sačinjavati visoko obrazovana lica i obučeni stručnjaci povezani sa odgovarajućim državnim organima, agencijama, biroima i dr.

Borba protiv prevara je vrlo složen proces koji zahteva veliko angažovanje više subjekata, kao i njihovu dobru međusobnu saradnju i koordinaciju, jer bez adekvatne saradnje velikog broja profesionalnih organizacija, osiguravača i državnih organa nema ni efikasnog suzbijanja.

Da bi posledice prevara bile što podnošljivije, potreban je ogroman napor, ali mora biti jedan od prioriteta u svakodnevnom radu svih subjekata koji sudeluju u delatnosti osiguranja.

Zaključak

Osiguranje se, od davnina, kao jedna od ključnih delatnosti sama nametnula čovekovom svakodnevnom funkcionisanju. Evolucijom i razvojem raznih privrednih i tehnoloških grana, razvijala se i delatnost osiguranja, bez koje ne bi bio moguć ni sam razvitak ostalih delatnosti.

Jedna od glavnih grana privrede svake razvijene zemlje predstavlja automobilska industrija, koja je, svojim razvijanjem uporedo razvila i proširila rizike kojima je čovek svakodnevno ugrožen.

Rame uz rame sa razvijanjem industrije, ekonomije, tehnologije, evoluirala je i delatnost osiguranja, koja je bila apsolutno neophodna kao potpora razvitku svim ostalim privrednim granama.

Kao i ostale ekonomski najrazvijenije zemlje Evrope, i naša zemlja išla je u korak sa standardima, kao i donošenjem odgovarajućih zakona, propisa i regulativa vezanih za osiguravajuću delatnost.

Tržište osiguranja u Srbiji još uvek ima dosta neiskorišćenog potencijala, tako da ima mnogo prostora za napredak. Država mora raditi na standardizaciji i usklađivanju propisa evropskim zakonima, pogotovo da koristi metode ostalih evropskih zemalja u pokušaju otklanjanja što većeg broja prevara u osiguranju.

Na osnovu navedenih podataka i prikazanih činjenica dokazali smo da prevare u osiguranju predstavljaju ozbiljan problem, ne samo za osiguravače već i za državu u celini, što je i bila naša pomoćna hipoteza, kao i da se mora međusobno sarađivati na mnogo nivoa, da bi se uspeo suzbiti veliki broj prevara.

Analiziranjem perioda 2010. – 2015. godine na domaćem tržištu osiguranja, i predstavljenim podacima dokazali smo i osnovnu hipotezu, tj. uticaj i dominantno učešće osiguranja motornih vozila u svim aspektima delatnosti osiguranja.

U Republici Srbiji, u periodu pred sam kraj 20. veka, postojalo je 5 osiguravajućih kuća i jedno društvo za osiguranje. Tržište osiguranja kao srednje razvijeno, bilo je deo evropskog i svetskog tržišta reosiguranja, i bilo na zadovoljavajućem nivou sa stanovišta međunarodnih standarda.

U tom periodu preduslovi kao što su ekonomski razvoj, prisustvo u međunarodnoj podeli rada i visok standard življenja dali su povoljan ambijent za razvoj osiguravajuće delatnosti. Nauka i struka osiguranja imali su naglašen utisaj na formiranje zakonodavnog okvira.

U periodu početka 90-tih godina prošlog veka, dolazi do pogoršanja ekonomske situacije, rastuće inflacije i ulaska u ekonomske sankcije. Dolazi do neprirodno brzog rasta broja osiguravajućih društava, do ukupnog broja od 79 za osiguranje i 3 za reosiguranje u 1996.godini.

Ograničenjem kontrole i nadzora i smanjenjem nivoa kvaliteta profesionalnog kadra, kao i padom nivoa osnivačkog kapitala društava, dalji razvoj delatnosti osiguranja ozbiljno je doveden u pitanje.

Te iste godine, donet je važan akt koji je doprineo početku uređenja tržišta - Zakon o osiguranju imovine i lica.

Hronološkim redom doneti su i:

- 2004.god. - Zakon o osiguranju;
- 2009.god. - Zakon o obaveznom osiguranju u saobraćaju;
- 2014.god. - Novi Zakon o osiguranju - stupio na snagu 26.06.2015.godine.

Proces uređenja tržišta postepen je i trajaće sve do potpunog usaglašavanja sa Evropskim standardima i zakonodavstvom, po prijemu Republike Srbije u Svetsku trgovinsku organizaciju i Evropsku monetarnu Uniju.

Bruto premija osiguranja, posmatrana u dinarima, beleži izuzetno dinamičan rast. Na primer, u odnosu na 1994. godinu, kada je iznosila 611 miliona (strukturno-601 milion za neživot i 10 za život), 2015. godine dostiže vrednost od 665 miliona evra.

Analizom visine bruto premije i vrsta osiguranja, primetna je umerena stabilizacija delatnosti, uz dominantno učešće neživotnih osiguranja sa izuzetno visokim učešćem osiguranja od automobilske odgovornosti, drugih vrsta osiguranja motornih vozila i sa njima povezanih osiguranja, kao i permanentno povećanje učešća životnih osiguranja.

U periodu od 2012. do 2015. godine u Srbiji je bilo drastičnih promena u visini BDP-a, 2012.- pad za 1%; 2013.- rast za 2.6%; 2014.-pad za 1.8%, 2015.-rast za 0.7% što ukazuje na nedovoljno stabilan ukupan ekonomski ambijent.

Tek u 2015.godini, usled efikasnije fiskalizacije, blagog napretka opšte ekonomske konsolidacije, dolazi do povećanja neživotnih osiguranja, najviše zahvaljujući povećanju bruto premije obaveznog osiguranja od automobilske odgovornosti, uz velika ograničenja daljeg razvoja zbog devastirane privrede, i dalje niskog BDP-a i standarda življenja.

Literatura

KNJIGE:

1. Cerović, M. (2009), *Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja*, Novi Sad: Privredna akademija, Pravni fakultet,
2. Pak, J. (2011), *Pravo osiguranja*, Beograd: Univerzitet Singidunum,
3. Vujović, R. (2009), *Upravljanje rizicima i osiguranje*, Beograd: Univerzitet Singidunum,
4. Šulejić, P. (1997), *Pravo osiguranja*, Beograd: Pravni fakultet Univerziteta u Beogradu,
5. Šulejić, P. i Kočović, J. (2006), *Osiguranje*, Beograd: Ekonomski fakultet Univerziteta u Beogradu.

ČLANCI I ČASOPISI

1. Cerović, M. (2013), *Tokovi osiguranja, broj 2*, Beograd: Dunav osiguranje,
2. Cerović, M. (2014), *Tokovi osiguranja, broj 1*, Beograd: Dunav osiguranje,
3. Cerović, M. (2015), *Tokovi osiguranja, broj 3*, Beograd: Dunav osiguranje,
4. Marović, B. (1980), *Mesto i uloga tržišta osiguranja putničkih vozila u sistemu društvene reprodukcije*, Novi Sad: Radnički Univerzitet „Radivoj Ćirpanov“

ELEKTRONSKI IZVORI

1. www.nbs.rs
2. www.apr.gov.rs
3. www.motorna-vozila.com
4. www.dunav.com
5. www.sveoosiguranju.rs
6. www.mup.gov.rs
7. www.osigurajtese.rs
8. www.lloyds.com

9. www.centarzaosiguranje.com
10. www.transportenviroment.org
11. www.forbes.com
12. www.mma.com
13. www.rolandberger.com
14. www.brandmetta.com