

UDK: 629.113:338.45:368.211

Dr Milan B. Cerović,
predsednik Udruženja korisnika osiguranja

UTICAJ RAZVOJA AUTO-INDUSTRIJE NA ZNAČAJ TRŽIŠTA OSIGURANJA MOTORNIH VOZILA (II DEO)

Automobil uopšte, a putnički posebno, snažno je uticao na promenu društvenog, porodičnog i ličnog života ljudi širom sveta. Motorno vozilo više nije luksuz, kao što je bilo u dužem vremenskom periodu u prošlosti, već jedno od neophodnih sredstava za zadovoljenje svakodnevnih potreba savremenog čoveka. Vreme automobila ne samo da nije prošlo, nego se nastavlja i raste kako u pogledu tehničko-tehnološkog razvoja auto-industrije tako i stalnim povećanjem broja kola, što povoljno utiče na razvoj osiguranja motornih vozila i drugih vrsta osiguranja povezanih sa automobilima.

U radu se analizira razvoj auto-industrije u svetu i kod nas, u zavisnosti od kretanja tražnje, na koju, pak, utiče više faktora, među kojima su od posebnog značaja dostignuti stepen motorizacije, demografsko kretanje i životni standard stanovništva meren bruto društvenim proizvodom po glavi stanovnika i kupovnom moći građana. Dosadašnji dinamičan razvoj auto-industrije i podaci i projekcije osnovnih pretpostavki koje opredeljuju kretanje tražnje ukazuju na to da je realno očekivati da će nastupiti rast tražnje i povećanje broja motornih vozila, što će pogodovati daljem razvoju auto-industrije i osiguranja automobila, kao i drugih vrsta neživotnih osiguranja povezanih sa motornim vozilima širom sveta, u našem okruženju i kod nas.

Uzmemo li u obzir razvoj auto-industrije i broj kola, doći ćemo do zaključka da je i značaj osiguranja motornih vozila u stalnom porastu u celom svetu. Pored automobila, kao predmet osiguranja javlja se i još mnogo toga u vezi s motornim vozilom, a najznačajnije je osiguranje vlasnika automobila od građanske odgovornosti za štete pričinjene trećim licima, koje je u skoro celom svetu obaveznog karaktera. Obim poslova osiguranja motornih vozila zauzima prvo mesto ispred svih ostalih vrsta neživotnih osiguranja, što je posebno izraženo u pojedinim zemljama u svetu, u našem okruženju i kod nas. Radi daljeg razvoja ovog segmenta osiguranja, zbog znatnog obuhvata i velikog broja sličnosti, ali i određenih razlika u praksi sprovođenja osiguranja motornih vozila, u radu se analiziraju neki od glavnih pokazatelja ostvarenih rezultata poslovanja u zemljama nastalim posle raspada Jugoslavije.

Ključne reči: *auto-industrija, razvoj, tražnja automobila, stepen motorizacije, populacija, životni standard, osiguranje, premija, štete*

3. Tržište osiguranja motornih vozila

Zbog velikog broja potencijalnih osiguranika po više vrsta neživotnih osiguranja istovremeno, kao i izloženosti velikom broju rizika i opasnosti da se njihovom upotrebom mogu pričiniti razne vrste šteta trećim licima, motorna vozila predstavljaju znatan potencijal za obavljanje poslova osiguranja. Po prirodi i specifičnosti pojedinih rizika, osiguranje automobila obuhvata dve osnovne vrste rizika, osiguranje auto-kaska i osiguranje vlasnika, odnosno korisnika motornog vozila od odgovornosti za štete pričinjene trećim licima (auto-odgovornost), što je u skoro svim zemljama u svetu obaveznog karaktera. Uzme li se u obzir broj motornih vozila i dinamičan razvoj drumskog saobraćaja, jasno je da osiguranje od auto-odgovornosti sve više dobija međunarodni karakter, što doprinosi višem stepenu standardizacije i usaglašavanja prvenstveno u pogledu obima osiguranja i visine pokriva.¹ Pored auto-kaska i osiguranja od auto-odgovornosti, osiguranje motornog vozila usko je povezano s drugim vrstama neživotnih osiguranja i u velikoj meri doprinosi njihovom razvoju. To su:

¹ Direktiva Evropskog parlamenta i Saveta 2009/103/EC o osiguranju od građanske odgovornosti za štete u vezi sa upotrebom motornih vozila i uspostavljanje obaveze da se osigura od te odgovornosti (OJ L: 263/7.10.2009)

1. osiguranje lica od posledica nesrećnog slučaja (nezgode) u motornim vozilima i pri obavljanju posebnih delatnosti
2. obavezno osiguranje putnika u javnom prevozu
3. obavezno osiguranje od odgovornosti prevoznika za prevoz opasnih materija
4. pomoć na putu u vezi s motornim vozilom
5. osiguranje kredita i finansijskog lizinga za kupovinu motornog vozila
6. osiguranje robe u domaćem transportu
7. osiguranje robe u međunarodnom transportu
8. osiguranje od odgovornosti prevoznika za robu primljenu na prevoz
9. putno zdravstveno osiguranje lica za vreme boravka u inostranstvu
10. putno zdravstveno osiguranje uključujući i pomoć (asistenciju) za vreme zadržavanja van mesta boravka ili prebivališta.

Skoro sve vrste osiguranja motornog vozila i one što su povezane s motornim vozilom masovnog su karaktera, i baš zbog te činjenice imaju veliki značaj za osiguravače, koji su veoma zainteresovani da što veći broj potencijalnih osiguranika budu njihovi klijenti. Tržište osiguranja motornih vozila najrazvijenije je u sredinama koje imaju veliki broj automobila. To je u prošlosti uglavnom bila karakteristika visoko razvijenih zemalja s višim nivoom životnog standarda, ali u novije vreme ovo pravilo nije od presudnog značaja, zbog čega ima sve više izuzetaka. Već nekoliko poslednjih godina broj kola najbrže raste u Kini, Indiji, Rusiji, Brazilu, Meksiku i mnogim drugim zemljama u razvoju.

Od nastanka do danas, automobil je najpozitivnije delovao na obim, kvalitet i brzinu razvoja delatnosti osiguranja, znatno brže nego što se to dešavalo u bilo kojim drugim vrstama osiguranja. Veliki broj osiguranika, oštećenih lica, vrste šteta, pokriće šteta trećim oštećenim licima, međunarodni karakter osiguranja od auto-odgovornosti i druge specifičnosti čine osiguranje motornih vozila posebno značajnim, s naglašenom potrebom stalnog prilagođavanja savremenim potrebama i uslovima u svakoj zemlji, ali i šire, u međunarodnim okvirima.

Veliki broj pokazatelja ukazuje na dostignuti stepen i perspektivu razvoja tržišta osiguranja motornih vozila. U nastavku ovog rada ukazaćemo u osnovnim crtama na značaj osiguranja automobila u svetu uopšte, a posebno i znatno detaljnije u zemljama u okruženju nastalim raspadom Jugoslavije.

3.1. Osiguranje motornih vozila u svetu

Po visini ostvarene premije, osiguranje motornih vozila u visoko razvijenim zemljama zauzima drugo mesto, odmah iza životnog osiguranja, a u zemljama u razvoju i velikom broju nerazvijenih zemalja na prvom je mestu. Po mnogim elementima, nalazi se ispred drugih vrsta osiguranja, posebno kada se radi o broju, vrstama i problematici u vezi s naknadom štete. Pri tome treba imati u vidu veliki značaj osiguranja od auto-odgovornosti u međunarodnim okvirima, jer se sve više proširuje na prostore celog kontinenta, ali i dalje, povezujući više kontinenata, kao što je slučaj s međunarodnim sistemom zelene karte u Evropi, u koji su uključene i pojedine zemlje Afrike i Azije.

Masovni karakter osiguranja motornih vozila obezbeđuje i veoma visok nivo izravnjanja rizika. Tako se, skoro po pravilu, pokriće rizika može zadržati u samoprizrđaju ili preko saosiguranja i reosiguranja u zemlji, što omogućava da sva premija osiguranja ili njen najveći deo ostane u nacionalnim okvirima.

Veći deo premije osiguranja motornih vozila odnosi se na osiguranje od auto-odgovornosti, i to je karakteristika skoro svih zemalja. Mada ima država u kojima je osiguranje od auto-odgovornosti dobrovoljno, radi se o izuzecima i veoma malom broju slučajeva.²

Tabela 8: Premija auto-odgovornosti i BDP 2008.

u milijardama američkih dolara

Rang	Država	Premija		BDP	AO/NŽ	AO/BDP
		AO	NŽ			
1	USD	77,2	492,9	14.301	15,7%	0,54%
2	UK	10,7	107,0	2.673	10,0%	0,40%
3	Nemačka	11,5	132,1	3.684	8,7%	0,31%
4	Francuska	6,9	83,9	2.864	8,3%	0,24%
5	Kanada	4,9	40,9	1.517	11,9%	0,32%
6	Italija	4,9	55,1	2.312	8,9%	0,21%
7	Japan	4,7	71,3	4.932	6,6%	0,10%
8	Australija	3,8	21,8	966	17,5%	0,40%
9	Španija	2,7	46,6	1.614	5,8%	0,17%
10	Kina	1,2	35,9	4.405	3,3%	0,03%
Prvih 10		128,5	1.051,6	34.865	12,2%	0,37%
Ostali		12,6	533,1	25.910	2,4%	0,05%
Svet		141,1	1.584,7	60.775	8,9%	0,23%

Izvor: Sigma No 5/2009

² <http://www.aida.org.uk/newsletter/AIDAMailJan07/newsfromworking.asp>: Do pre nekoliko godina osiguranje od auto-odgovornosti nije bilo obavezno samo u 16 država u svetu (sedam afričkih, šest azijskih i tri države SAD) i na sedam ostrva (tri karipska i četiri pacifička), kod kojih saobraćaj nema neposredan uticaj na međunarodni drumski saobraćaj.

Od ukupne ostvarene premije osiguranja od auto-odgovornosti, 91,1 odsto odnosilo se na prvih deset zemalja u svetu, a samo 8,9 procenata na sve ostale zemlje, što ukazuje na vrlo visok stepen koncentracije motornih vozila i premije osiguranja od auto-odgovornosti u deset prikazanih država. Kada se ovoj premiji doda premija po osnovu auto-kaska i premija drugih vrsta osiguranja povezanih sa osiguranjem motornog vozila, ukupan iznos premije znatno je veći. Od deset zemalja s najvećom premijom, pored Australije, šest je iz Evrope, i po dve iz Azije i Severne Amerike. Bez obzira na to što je na prostoru Azije broj vozila najveći, visina ostvarene premije (s manjim izuzecima kao što su Japan, Južna Koreja i još nekoliko manjih zemalja) po zemljama uglavnom je veoma niska jer je kvalitet osiguranja, prvenstveno onog od auto-odgovornosti, ispod standarda koji se primenjuju u Evropi i delimično u SAD. Upravo iz ovih razloga realno je očekivati različito povećanje broja vozila i premije u prikazanim zemljama. Pri tome treba imati u vidu da se osiguranje od auto-odgovornosti, zbog svog međunarodnog karaktera, brže usklađuje s lokalnim prilikama od ostalih vrsta osiguranja, što pozitivno utiče na povećanje premije i u zemljama koje ga sprovode po nižim standardima.

Posle Azije, Evropa ima najveći broj, a posle Severne Amerike i najveću gustinu vozila, te najviši iznos ostvarene premije. Poslovi osiguranja motornih vozila, posebno u segmentu auto-odgovornosti, najbolje su organizovani u Evropi, u kojoj je u dužem periodu zabeležen trend rasta broja vozila i visine premije osiguranja, što se i pored svetske ekonomske krize nastavilo do današnjih dana.

Tabela 9: Premija osiguranja zemalja članica CEA

u milijardama evra

Redni broj	Opis	2000	2005	2010	2011	2012	Index pg=100	
							11/10	11/12
1	Ukupno	815	1.016	1.103	1.079	1.114	97,8	103,2
2	Život	527	639	676	639	656	94,5	102,7
3	Neživot	288	377	427	440	458	103,0	104,1
4	MV	104	127	124	131	135	105,6	103,1
5	DZ i N	70	94	108	112	116	103,7	103,6
6	Imovina	58	79	84	86	90	102,4	104,7
7	Ostale	56	77	111	111	117	100,0	105,4

Izvor: CEA Insurers of Europe, Annual Report

Osiguranje motornih vozila jedna je od najvažnijih grana delatnosti evropskih osiguravača. Stoga ne iznenađuje podatak da se više od deset godi-

na ostvaruje premija u iznosu koji nadmašuje druge vrste neživotnih osiguranja, ali ipak sa tendencijom smanjivanja. U 2000. godini premija motornih vozila iznosila je 35,4 odsto, a u 2012. godini 29,5 procenata od ukupne premije svih vrsta neživotnih osiguranja, prema 29,2 odsto u 2011. godini. Premija se kretala u iznosu od 80 milijardi u 1995. do 135 milijardi evra u 2012. godini, a oko 93 procenta premije ostvareno je u zemljama članicama EU.

I pored veoma dobrog obuhvata, osiguranje motornih vozila u zemljama članicama Udruženja evropskog osiguranja (Insurance of Europe ili CEA) u celosti, u dužem periodu, pokazuje nezadovoljavajuće rezultate. Vrlo visok iznos isplaćenih zahteva za naknadu štete i deo premije koji se koristi za troškove sprovođenja osiguranja premašuje iznos ostvarene premije. To je u osnovi zajednička karakteristika evropskog tržišta osiguranja motornih vozila, izloženog visokom stepenu konkurencije koja, s manjim ili većim razlikama, postoji u skoro svim zemljama. Nije redak slučaj da konkurencija dobija i nelojalan karakter, što u pojedinim državama stvara probleme osiguranicima i velikom broju trećih oštećenih lica, ali i državi, jer je veći deo osiguranja automobila obaveznog karaktera. Ostvareni rezultati u celosti i u najvećem broju zemalja potvrđuju da ova grana osiguranja ne donosi dobitak. U svakoj godini od 1996. do 2012. ostvaren je negativan kumulativni rezultat, koji se kretao od oko pet milijardi u 1996. do preko 45 milijardi evra u 2000, 2001. i 2002. godini. Između 2003. do 2007. negativni rezultat postepeno se smanjivao, tako da se sve do 2012. zadržao na oko 22 milijarde evra. U nevelikom broju zemalja ostvarivana je dobit, a pošto se radi o zemljama s malim brojem vozila, to nije znatnije uticalo na ukupan rezultat svih članica CEA. I pored toga što negativni finansijski rezultati kontinuirano traju više od 15 godina, ništa se značajno nije uradilo kako bi se visina premije uskladila sa iznosom ostvarenih šteta i preduzele druge mere za ostvarivanje pozitivnih rezultata.

3.2. Osiguranje motornih vozila u okruženju

Osiguranje motornih vozila u zemljama nastalim od bivših jugoslovenskih republika nije nimalo drugačije od ostalih evropskih zemalja. Zapravo, veoma je slično po svojoj strukturi i pokazateljima na osnovu kojih se mere uloga i značaj neke vrste osiguranja na osiguravajućem tržištu u celosti, a posebno u odnosu na tržište neživotnih vrsta osiguranja. Učešće osiguranja automobila u ukupnoj delatnosti osiguranja meri se na razne načine. U nastavku rada ograničićemo se na obim poslova koji obuhvata visinu ostvarene premije osiguranja, iznos likvidiranih i iznos rezervisa-

Uticaj razvoja auto-industrije na značaj tržišta osiguranja motornih vozila

nih zahteva za naknadu šteta na motornim vozilima, kao i njihovo učešće u poslovi-
ma svih vrsta neživotnih osiguranja. Zbog uloge i značaja osiguranja motornih vozila,
ukazaćemo i na pretpostavke i perspektivu razvoja ovog veoma važnog segmenta
neživotnih osiguranja.

3.2.1. Premija osiguranja motornih vozila

Po visini ostvarene premije, osiguranje motornih vozila najzastupljenija
je vrsta neživotnih osiguranja u svih šest država. Slična situacija je u svim zemlja-
ma, izuzev Slovenije, koja je u životnom osiguranju ostvarila zapažen rast, što je
uticalo da se u izvesnoj meri smanji značaj i učešće premije osiguranja motornih
vozila u ukupnoj premiji i drugim poslovima osiguranja.

Tabela 10: Premija osiguranja motornih vozila

u 000 evra

Redni broj	Država	Vrsta osig. mv	2007.	2011.	2012.	Index pg=100		
						12/07	11/10	12/11
1	SLO	AK	191.688	254.495	241.704	126,1	100,1	95,0
		AO	329.925	283.414	266.407	80,7	93,6	94,0
		MV	521.613	537.909	508.111	97,4	96,6	94,5
2	HR	AK	146.625	107.382	95.847	65,4	88,1	89,3
		AO	371.225	395.047	391.083	105,3	99,6	99,0
		MV	517.850	502.429	486.930	94,0	96,9	96,9
3	SRB	AK	83.768	68.590	60.922	72,7	95,0	88,8
		AO	180.324	176.953	170.002	94,3	99,2	96,1
		MV	264.092	245.543	230.923	87,4	98,0	94,0
4	FBIH	AK	21.217	25.496	24.461	115,3	99,8	95,9
		AO	67.284	75.781	78.874	117,2	101,6	104,1
		MV	88.501	101.277	103.336	116,8	101,1	102,0
	RS	AK	3.420	4.770	5.019	146,8	107,9	105,2
		AO	39.910	45.581	46.298	116,0	105,4	101,6
		MV	43.330	50.352	51.317	118,4	105,6	101,9
	BIH	AK	24.637	30.266	29.480	119,7	101,0	97,4
		AO	107.194	121.362	125.172	116,8	103,0	103,1
		MV	131.831	151.629	154.652	117,3	102,6	102,0
5	MK	AK	11.351	12.713	12.352	108,8	98,0	97,2
		AO	50.420	53.085	53.363	105,8	106,6	100,5
		MV	61.771	65.798	65.715	106,4	104,8	99,9
6	CG	AK	2.614	5.741	5.391	206,2	96,7	93,9
		AO	30.100	28.750	31.587	104,9	95,8	109,9
		MV	32.714	34.491	36.978	113,0	96,0	107,2

Izvor: Više izvora navedenih u napomenama

Po visini ostvarene bruto premije osiguranja motornih vozila u 2012. godini, prvo mesto zauzima Slovenija sa 508,1 prema 537,9 miliona evra u 2011. godini, zatim Hrvatska sa 486,9 prema 502,4 miliona evra, Srbija sa 230,9 prema 245,5 miliona evra, Bosna i Hercegovina sa 117,3 prema 154,7 miliona evra, Makedonija sa 65,7 prema 65,8 miliona evra i Crna Gora sa 37 prema 34,5 miliona evra, koliko je premija iznosila u 2011. godini.

Uporedi li se visina bruto premije 2012. sa 2007. godinom najveći rast od 17,3% ostvaren je u Bosni i Hercegovini, kao rezultat rasta auto-kaska od 19,7% i osiguranja od auto-odgovornosti 16,8%. Veći rast od 18,4% zabeležen je u Republici Srpskoj kao rezultat rasta auto-kaska od 46,8% i AO od 16,0%, a nešto manji u Federaciji BiH – 16,8%, gde je premija od auto-kaska porasla za 15,3%, a od AO 17,2%. Na drugom mestu je Crna Gora sa rastom od 13%, što je rezultat veoma visokog rasta auto-kaska od 106,2% i znatno nižeg rasta premije osiguranja od auto-odgovornosti za 4,9%. Po visini rasta od 6,4 odsto, treće mesto pripada Makedoniji, s rastom auto-kaska za 8,8% i nešto manjim rastom premije od auto-odgovornosti – 5,8%. Najveći pad od 12,6% zabeležen je u Srbiji, kao rezultat pada auto-kaska za 18,3% i AO za 5,7%. Manji pad od šest procenata ostvaren je u Hrvatskoj zbog pada auto-kaska za 34,6% i rasta AO od 5,3%. Najniži pad bruto premije osiguranja motornih vozila od 2,6% zabeležen je u Sloveniji zahvaljujući većem rastu auto-kaska za 26,1% i manjem padu premije od auto-odgovornosti – 19,3%.

Premija osiguranja motornih vozila 2012. u odnosu na 2011. godinu povećana je u dve, a pala u četiri prikazane zemlje. Veći rast od 7,2% prema padu za četiri odsto u 2011. zabeležen je u Crnoj Gori, što je posledica pada auto-kaska od 6,1% prema 3,3% i rasta AO za 9,9% prema padu od 4,2 odsto u 2011. godini, a nešto manji pad – dva procenta prema 2,6% u Bosni i Hercegovini – posledica je pada auto-kaska od 2,6% prema rastu od jednog procenta u 2011. i rasta premije od AO za 3,1% prema tri odsto, koliko je iznosio u 2011. godini. Po entitetima, veći rast od dva odsto prema 1,1% zabeležen je u Federaciji BiH zbog pada auto-kaska za 4,1% prema 0,2% i rasta premije od auto-odgovornosti za 4,1% prema 1,6%, a nešto manji – 1,9% prema 5,6% u Republici Srpskoj – kao rezultat rasta auto-kaska od 5,2% prema 7,9% i osiguranja od auto-odgovornosti – 1,6 procenata prema 5,4%, koliko je iznosio u 2011. godini. Srbija, Slovenija i Hrvatska zabeležile su pad premije osiguranja kod obe vrste osiguranja motornih vozila. Najniži pad od šest odsto prema dva procenta u 2011. godini zabeležen je u Srbiji kao rezultat pada auto-kaska za 11,2% prema

Uticaj razvoja auto-industrije na značaj tržišta osiguranja motornih vozila

pet procenata i AO za 3,9% prema 0,8%. Zatim sledi Slovenija s padom od 5,5% prema 3,4%, kao rezultatom pada auto-kaska od pet odsto prema rastu od 0,1% i pada premije od auto-odgovornosti za šest procenata prema padu od 6,4% u 2011. godini. Nešto niži pad za 3,1%, koliko je iznosio i u 2011. godini, ostvaren je u Hrvatskoj, što je rezultat pada auto-kaska od 10,7% prema 11,9% i AO od jednog procenta prema 0,4% u 2011. godini. Najniži pad premije osiguranja motornih vozila za svega 0,1% prema rastu koji je 2011. godine iznosio 4,8% zabeležen je u Makedoniji, kao rezultat pada auto-kaska za 2,8 odsto prema dva procenta i rasta premije od auto-odgovornosti za 0,5% prema 6,6%, koliko je iznosio u 2011. godini.

Jedan od pokazatelja obima i značaja osiguranja motornih vozila utvrđuje se i relativnim učešćem premije osiguranja motornih vozila u ukupnoj premiji neživotnih osiguranja.

Tabela 11: Učešće premije motornih vozila u neživotnoj premiji *u procentima*

Red. br.	Država	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
1	Slovenija	40,6	40,3	39,2	38,7	37,0	34,9
2	Srbija	52,5	54,5	56,5	56,0	54,3	52,9
3	Hrvatska	57,1	57,1	56,7	55,7	55,6	55,7
4	Makedonija	63,7	65,0	61,6	63,0	64,1	63,0
5	Crna Gora	66,7	67,8	69,6	66,8	61,9	64,4
6	Bosna i Hercegovina	74,2	73,2	73,6	72,7	72,7	72,2
	Federacija BiH	70,0	69,4	69,5	69,0	69,0	69,5
	Republika Srpska	84,4	82,7	83,6	82,0	81,4	78,3

Izvor: Više izvora koji su navedeni u napomenama

Redosled zemalja prikazan je od najmanjeg do najvećeg učešća bruto premije od osiguranja motornih vozila u ukupnoj premiji svih vrsta neživotnih osiguranja u 2012. godini. Najniže učešće od 34,9% prema 37 procenata u 2011. zabeleženo je u Sloveniji, kao rezultat stalnog postepenog pada od 2007. godine, kada je iznosilo 40,6 odsto. Najveće učešće bruto premije osiguranja motornih vozila zabeleženo u Bosni i Hercegovini – 72,2%, prema 72,7 odsto u 2011. i 74,2%, koliko je iznosilo u 2007. godini (u Federaciji BiH 69,5% prema 69 odsto u 2011. i 70 procenata u 2007, a u Republici Srpskoj 78,3% prema 81,4% u 2011. i 84,4% u 2007. godini). U svim godinama posmatranog perioda i u svim zemljama izuzev Slovenije, učešće premije motornih vozila iznosilo je preko 50 procenata ukupne premije svih vrsta neživotnih osiguranja. Kretalo se, naime, između najnižeg od 52,5%, koje je zabeleženo u Srbiji 2007. godine, do 74,2%

u Bosni i Hercegovini u istoj godini, ali uz znatniju razliku po entitetima (70 procenata u Federaciji BiH, a 84,4% u Republici Srpskoj).

3.2.2. Likvidirani zahtevi za naknadu štete na motornim vozilima

Broj i iznos likvidiranih zahteva za naknadu štete po pravilu prati broj zaključenih polisa i visinu ostvarene premije osiguranja. Sama činjenica da se radi o vrstama osiguranja masovnog karaktera, a najčešće i o obaveznoj vrsti osiguranja kao što je osiguranje od auto-odgovornosti, ukazuje na obim poslova koji obuhvataju prijem, procenu, likvidaciju i isplatu zahteva za naknadu štete.³ U ovom delu rada ograničićemo se na visinu iznosa likvidiranih zahteva za naknadu štete, njihovu strukturu po vrstama osiguranja motornih vozila i učešće u iznosu likvidiranih šteta svih vrsta neživotnih osiguranja.

Tabela 12: Likvidirane štete na motornim vozilima

u 000 evra

Red. br.	Država	Vrsta osig.	2007.	2011.	2012.	Index prethodna godina=100		
						12/07	11/10	12/11
1	SLO	AK	146.940	178.729	173.592	118,1	91,4	97,1
		AO	182.187	155.164	140.433	77,1	91,8	90,5
		MV	329.127	333.893	314.025	95,4	91,6	94,0
2	HR	AK	95.655	88.085	82.693	86,4	87,5	93,9
		AO	215.742	160.899	147.935	68,6	97,6	91,9
		MV	311.397	248.984	230.628	74,1	93,8	92,6
3	SRB	AK	51.127	48.977	42.926	84,0	94,4	87,6
		AO	74.270	88.833	79.549	107,1	109,1	89,5
		MV	125.397	137.810	122.475	97,7	103,4	88,9
4	FBIH	AK	np	17.029	17.117	np	np	100,5
		AO	np	31.988	31.293	np	np	97,8
		MV	np	49.017	48.409	np	np	98,8
	RS	AK	1.521	3.710	3.544	233,0	113,6	95,5
		AO	2.286	13.141	13.452	588,4	92,4	102,4
		MV	3.807	16.851	16.996	446,4	96,3	100,9
	BIH	AK	np	20.739	20.661	np	np	99,6
		AO	np	45.129	44.744	np	np	99,1
		MV	np	65.868	65.405	np	np	99,3

³ Cerović, M: *Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja*, Privredna akademija Novi Sad, 2012, strana 90.

Uticaj razvoja auto-industrije na značaj tržišta osiguranja motornih vozila

Red. br.	Država	Vrsta osig.	2007.	2011.	2012.	Index prethodna godina=100		
						12/07	11/10	12/11
5	MK	AK	6.707	8.659	8.139	121,4	98,7	94,0
		AO	25.707	24.178	22.850	88,9	98,8	94,5
		MV	32.414	32.837	30.990	95,6	98,8	94,4
6	CG	AK	1.908	3.029	3.751	196,6	89,3	123,8
		AO	9.400	12.664	12.608	134,1	108,7	99,6
		MV	11.308	15.693	16.359	144,7	104,3	104,2

Izvor: Više izvora navedenih u napomenama

Kao i u slučaju visine premije, najveći iznos likvidiranih šteta u 2012. zabeležen je u Sloveniji – 314, prema 333,9 miliona evra u 2011. i 329,1 milion evra u 2007, a najniži u Crnoj Gori – 16,4, prema 15,7 u 2011. i 11,3 miliona evra, koliko su štete iznosile u 2007. godini. Na drugom mestu je Hrvatska sa iznosom od 230,6 prema 249 miliona evra u 2011. i 311,4 miliona evra u 2007, na trećem je Srbija sa 122,5 prema 137,8 miliona evra u 2011. i 125,4 miliona evra u 2007. godini, na četvrtom je Bosna i Hercegovina sa 65,4 prema 65,9 miliona evra u 2011, a na petom mestu Makedonija sa iznosom likvidiranih šteta od 31 prema 32,8 miliona evra u 2011. i 32,4 miliona evra u 2007. godini.

Najveće povećanje likvidiranih šteta na motornim vozilima u 2012. u odnosu na 2007. godinu – za 4,5 puta – ostvareno je u Republici Srpskoj kao rezultat rasta AK za 2,3 i AO za 5,9 puta. U Crnoj Gori povećanje je iznosilo 44,7% (AK 96,6% i AO 34,1%). Najveće smanjenje šteta od 25,9 odsto zabeleženo je u Hrvatskoj (13,7% AK i 31,4% AO). Drugo mesto po padu zauzima Slovenija sa 4,6%, što je rezultat povećanja iznosa šteta iz AK od 18,1% i smanjenja iznosa šteta iz AO za 22,9 odsto. Na trećem mestu je Makedonija sa 4,4%, kao rezultat povećanja kod AK za 21,4% i smanjenja AO za 11,1 odsto. Najniže smanjenje iznosa likvidiranih šteta od 2,3% zabeleženo je u Srbiji, kao rezultat smanjenja šteta u AK za 16,0% i povećanja šteta kod AO za 7,1 procenat.

Iznos likvidiranih zahteva za naknadu štete na motornim vozilima 2012. u odnosu na 2011. godinu povećan je samo u jednoj, a smanjen u pet prikazanih zemalja. U Crnoj Gori je ostvaren rast od 4,2% kao rezultat rasta AK za 23,8% i pada AO za 0,4%, prema rastu od 4,3% (pad AK od 10,7% i rast AO od 8,7%) u 2011. godini. Najveće smanjenje zabeleženo je u Srbiji – 11,1% (pad AK za 12,4% i AO za 10,5%) prema rastu od 3,4% (pad AK za 5,6% i rast AO od 9,1 %) u 2011. godini. Na drugom mestu je Hrvatska sa padom od 7,4% (AK 6,1% i AO 8,1%) prema 6,2% (AK 12,5% i AO 2,4%) u 2011. godini. Nešto niži pad zabele-

žen je u Sloveniji – šest procenata (AK 2,9% i AO 9,5%), prema 8,4% (AK 8,6% i AO 8,2%), koliko je iznosio u 2011. godini. Zatim sledi Makedonija sa padom od 5,6% (AK 6,0% i AO 5,5%) prema padu od 1,2% (AK 1,3% i AO 1,2%) u 2011. godini. Najniži pad 0,7% (AK 0,4% i AO 1,9%) ostvaren je u Bosni i Hercegovini. Po entitetima, u Republici Srpskoj ostvaren je rast od 0,9% (pad AK 4,5% i rast AO 2,4%) prema padu od 3,7% (rast AK 13,6% i pad AO 7,6%) u 2011. godini, a u Federaciji BiH pad za 1,2% (rast AK 0,5% i pad AO 2,2%).

Tabela 13: Štete na motornim vozilima u likvidiranim štetama neživotnih osiguranja

u procentima

Red. br.	Zemlja	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
1	Slovenija	38,2	36,4	38,0	36,6	35,4	33,1
2	Hrvatska	62,8	62,0	58,0	57,7	56,6	53,9
3	Srbija	55,3	60,7	64,0	60,4	61,0	58,4
4	Crna Gora	61,5	69,9	70,3	67,6	71,1	59,9
5	Makedonija	72,7	70,2	70,4	69,6	69,1	65,2
6	Bosna i Hercegovina	np	np	np	np	77,1	76,1
	Federacija BiH	np	np	np	np	75,3	73,9
	Republika Srpska	86,0	82,5	85,6	83,6	82,9	83,0

Izvor: Više izvora navedenih u napomenama

Uprkos činjenici što ima manji broj motornih vozila od Srbije i Hrvatske i što je ostvarila najveći iznos premije osiguranja, Slovenija beleži najniže relativno učešće likvidiranih šteta na motornim vozilima od 33,1% prema 35,4% u 2011. i 38,2% u 2007. godini u štetama neživotnih osiguranja. Hrvatska sa učešćem od 53,9% prema 56,6% u 2011. i 62,8% u 2007. zauzima drugo, Srbija sa 58,4% prema 61,0% u 2011. i 55,3% u 2007. treće, Crna Gora sa 59,9% prema 71,1% u 2011. i 61,5% u 2007. četvrto, Makedonija sa 65,2% prema 69,1% u 2011. i 72,7% u 2007. peto, a Bosna i Hercegovina sa 76,1% prema 77,1% u 2011. godini šesto mesto, s tim što je učešće Federacije BiH 73,9% prema 75,3% u 2011, a Republike Srpske 83 odsto prema 82,9% u 2011. i 86 procenata u 2007. godini.

3.2.3. Rezervisani zahtevi za naknadu štete na motornim vozilima

Rezervisane štete predstavljaju najznačajniji deo tehničkih rezervi osiguranja motornih vozila, a s prenosnim premijama i rezervama za izravnanje čine najveći deo tehničkih rezervi neživotnih vrsta osiguranja. Tehničke rezerve osiguranja najkvalitetnija su sredstva kojima raspolaže osiguravajuća delatnost. Zbog načina korišćenja i mogućnosti raznih vrsta investiranja, plasmana i ulaganja zauzimaju veoma važno mesto u strukturi ukupnih sredstava kojima raspolažu osiguravajuća društva. U skoro svim vrstama, a posebno u osiguranju motornih vozila, iznos rezervisanih šteta čini najveći deo tehničkih rezervi, što im pridaje poseban značaj.

Tabela 14: Rezervisane štete na motornim vozilima

u 000 evra

Red. br.	Država	Vrsta	2007.	2011.	2012.	Index pg=100		
						12/07	11/10	12/11
1	SLO	AK	np*	66.240	65.288	np	np	98,6
		AO	np	446.813	428.094	np	np	95,8
		MV	np	513.053	493.382	np	np	96,2
2	HR	AK	38.368	38.933	35.133	91,6	90,7	90,2
		AO	514.694	602.737	587.453	114,1	97,5	97,5
		MV	553.062	641.670	622.586	112,6	97,0	97,0
3	SRB	AK	16.353	14.178	12.490	76,4	90,2	88,1
		AO	113.980	138.581	141.220	123,9	99,5	101,9
		MV	130.333	152.759	153.710	117,9	98,5	100,6
4	FBIH	AK	np	np	np	np	np	np
		AO	np	np	np	np	np	np
		MV	np	np	np	np	np	np
	RS	AK	721	1.313	1.416	196,4	111,6	107,8
		AO	11.796	19.610	19.198	162,8	105,2	97,9
		MV	12.517	20.923	20.614	164,7	105,6	98,5
	BIH	AK	np	np	np	np	np	np
		AO	np	np	np	np	np	np
		MV	np	np	np	np	np	np
5	MK	AK	2.659	3.536	3.509	132,0	85,0	99,2
		AO	22.005	35.908	39.872	181,2	117,3	111,0
		MV	24.664	39.444	43.381	175,9	113,5	110,0
6	CG	AK	261	1.004	1.364	522,6	95,6	135,9
		AO	11.553	31.594	29.388	254,4	104,8	93,0
		MV	11.814	32.598	30.752	260,3	104,5	94,3

Izvor: Više izvora navedenih u napomenama

*np: nedostaju podaci

U 2012. najveći iznos rezervisanih šteta na motornim vozilima zabeležen je u Hrvatskoj – 622,6, prema 641,7 u 2011. i 553 miliona evra u 2007. godini. Na drugom mestu je Slovenija sa 493,4 prema 446,8 miliona evra u 2011. godini. Sledi Srbija sa 153,7 prema 152,8 u 2011. i 130 miliona evra u 2007, Makedonija sa 43,4 prema 39,4 u 2011. i 24,7 miliona evra u 2007, te Crna Gora sa 30,8 prema 32,6 u 2011. i 11,8 miliona evra u 2007. godini.

U 2012. godini, u poređenju sa 2007. godinom, u svim zemljama došlo je do povećanja rezervisanih šteta na motornim vozilima. Najveći rast zabeležen je u Crnoj Gori po indeksnoj stopi od 260,3% (AK 522,6% i AO 254,4%), zatim u Makedoniji – 175,9% (AK 132,0% i AO 181,2%), u Republici Srpskoj – 164,7% (AK 196,4% i AO 162,8%), u Srbiji 117,9% (AK 76,4% i AO 123,9%) i u Hrvatska 112,6% (AK 91,6% i AO 114,1%).

Iznos rezervisanih šteta u 2012. prema 2011. godini povećan je u Makedoniji za 10 procenata (pad AK 0,8% i rast AO 11%) prema 13,5% (pad AK 15,0% i rast AO 17,3%) i u Srbiji za 0,6% (pad AK 11,9% i rast AO 1,9%) prema padu od 1,5% (pad AK 9,8% i AO 0,5%), koliko je iznosio u 2011. godini. Najveći pad zabeležen je u Crnoj Gori – 5,7% (rast AK 35,9% i pad AO 7,0%) prema 4,5% (pad AK 4,4% i rast AO 4,8%). Zatim u Sloveniji – 3,8% (AK 1,4% i AO 4,2%), u Hrvatskoj tri procenta (9,8% AK i 2,5% AO) prema tri odsto (9,3% AK i 2,5% AO) u 2011. i u entitetu BIH Republici Srpskoj 1,5% (rast AK 7,8% i pad AO 2,1%) prema rastu za 5,6% (AK 11,6% i AO 5,2%) u 2011. godini.

Slično učešću likvidiranih zahteva za naknadu štete, ali na nešto višem nivou, kreće se i učešće rezervisanih šteta na motornim vozilima u rezervisanim štetama neživotnih osiguranja.

Tabela 15: Učešće rezervisanih šteta na motornim vozilima u rezervisanim štetama neživotnih osiguranja

u procentima

Red. br.	Država	2007.	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.
1	Slovenija	np*	np	np	np	54,9	51,4
2	Hrvatska	75,3	75,3	76,0	75,9	74,1	72,6
3	Srbija	79,4	80,0	82,3	78,0	77,4	80,7
4	Crna Gora	93,6	93,0	93,2	91,5	92,0	84,0
5	Bosna i Hercegovina	np	np	np	np	np	np
	Federacija BIH	np	np	np	np	np	np
	Republika Srpska	94,4	92,0	91,6	92,3	90,3	88,5
6	Makedonija	73,9	44,9	76,9	79,0	79,9	90,0

Izvor: Više izvora navedenih u napomenama

*np: nedostaju podaci

Najniže učešće rezervisanih šteta na motornim vozilima u iznosu rezervisanih šteta neživotnih osiguranja u 2012. zabeleženo je u Sloveniji – 51,4% prema 54,9% u 2011. godini, a najveće u Makedoniji – 90,0% prema 79,9% u 2011. i 73,9% u 2007. godini. Na drugom mestu je Hrvatska – 72,6% prema 74,1% u 2011. i 75,3% u 2007, zatim Srbija – 80,7% prema 77,4% u 2011. i 79,4% u 2007, pa Crna Gora – 84 odsto prema 92 odsto u 2011. i 93,6% u 2007, i na posledtku entitet BIH Republika Srpska sa 88,5% prema 90,3% u 2011. i 94,4%, koliko je iznosilo u 2007. godini.

4. Perspektiva tržišta osiguranja motornih vozila

Prikazani podaci nedvosmisleno ukazuju na veoma veliki značaj osiguranja motornih vozila u ukupnim poslovima, a posebno u neživotnim vrstama osiguranja. To karakteriše dosadašnji i sadašnji period poslovanja velikog broja osiguravača širom sveta, što je slučaj i sa zemljama nastalim raspadom Jugoslavije. Upravo zbog toga, veoma je značajno sagledati i proceniti dalji razvoj ovog veoma važnog segmenta neživotnog osiguranja. Za to nam na raspolaganju stoji više pokazatelja. S obzirom na karakter ovoga rada, ograničićemo se na četiri, po našoj proceni osnovna faktora, od kojih će, u najvećoj meri, zavisiti perspektiva razvoja tržišta osiguranja motornih vozila, ali i drugih vrsta neživotnih osiguranja povezanih s motornim vozilom:

1. kretanje broja stanovnika
2. standard stanovništva
3. stepen motorizacije
4. proizvodnja automobila.

4.1. Kretanje broja stanovnika

Broj stanovnika jedne zemlje, bez sumnje, u znatnoj meri opredeljuje koliko ima i koliko će u budućnosti biti automobila, a tržište osiguranja prvenstveno zavisi od broja i strukture motornih vozila. U dosadašnjem periodu, u velikom broju primera, veći broj stanovnika jedne zemlje nije sam po sebi nosio veći broj kola, što je bila karakteristika i našeg okruženja. Bez obzira na manji broj stanovnika, Hrvatska je do pre dve godine imala više automobila od Srbije.

Tabela 16: Broj stanovnika u hiljadama, srednja varijanta

Red. br.	Zemlja	1950.	2012.	2050.	2100.
1	Srbija	6.732	9.847	8.797	6.956
2	Hrvatska	3.850	4.387	3.859	3.317
3	BIH	2.661	3.744	2.952	1.877
4	Slovenija	1.473	2.040	1.998	1.846
5	Makedonija	1.230	2.067	1.891	1.391
6	Crna Gora	399	633	604	499
7	UKUPNO	16.345	22.718	20.101	15.886

Izvor: UN World Population Prospects: The 2010 Revision

Između 1950. i 2012. godine populacija na ovim prostorima povećala se za 39 procenata, uz različito oscilovanje u pojedinom zemljama. Najveći rast od 68 odsto zabeležen je u Makedoniji, zatim 58,6% u Crnoj Gori, 46,3% u Srbiji, 40,7% u Bosni i Hercegovini, 38,5% u Sloveniji, a najmanji – 13,9 odsto – u Hrvatskoj. Posle ovoga, do 2050. godine predviđa se period smanjivanja populacije za 11,5%. Najizraženije smanjenje od 21,2 procenta očekuje se u Bosni i Hercegovini, zatim 12% u Hrvatskoj, 10,7% u Srbiji, 8,5% u Makedoniji, 4,6% u Crnoj Gori, a najmanje – 2,1% – u Sloveniji.

Znatno izraženije smanjivanje broja stanovnika od 21 odsto očekuje se u periodu od 2050. do kraja ovog veka, tako da će 2100. godine, prema procenama, populacija za 2,8% biti manja nego 1950. godine. Najznatnije smanjenje populacije od 49,9% očekuje se u Bosni i Hercegovini, zatim 32,7% u Makedoniji, 29,4% u Srbiji, 24,4% u Hrvatskoj, 21,2% u Crnoj Gori, a najmanje smanjenje biće u Sloveniji – 9,5 odsto.

Povećanje populacije do 2012. godine povoljno je uticalo na porast tražnje, što se odrazilo na povećanje broja automobila i razvoj osiguravajućeg tržišta motornih vozila u svim državama. Ima li se u vidu očekivano smanjivanje broja stanovnika do 2050. godine i činjenica da su kola od luksuza postala nezaobilazna potreba savremenog čoveka, sasvim je realno očekivati povećanje tražnje automobila. To će se pozitivno odraziti na dalji razvoj ovog segmenta osiguranja, uz određene razlike po pojedinim zemljama, kako zbog različitog kretanja broja stanovnika i razlika u postojećem stepenu motorizacije, tako i zbog razlika u ekonomskoj razvijenosti i standardu građana, što u znatnoj meri utiče i na razvijenost tržišta osiguranja.

4.2. Standard stanovništva

Životni standard građana jedne zemlje u osnovi zavisi od njene ekonomske razvijenosti, koja se prvenstveno meri dostignutim nivoom proizvodnje, bruto društvenog proizvoda i kupovne moći stanovništva. U tom pogledu, kao uopšte u svetu, tako je i sa državama našeg okruženja, koje su predmet ove analize. Bez ulaženja u detaljnija razmatranja većeg broja elemenata od kojih zavisi životni standard građana, dovoljno je ukazati na bruto društveni proizvod (BDP) po glavi stanovnika, koji u najvećoj meri utiče na kupovnu moć, od koje zavisi i mogućnost kupovine automobila.

Tabela 17: Bruto društveni proizvod po glavi stanovnika

u američkim dolarima

Red. br.	Država	2000.	2012.	2014.*	2016.*	2018.*	Index	
							12/00	18/12
1	Slovenija	10.103	22.100	23.161	25.205	27.926	218,7	126,4
2	Hrvatska	4.911	12.829	13.921	15.683	17.765	261,2	138,5
3	Crna Gora	-	6.778	7.514	8.058	8.704	-	128,4
4	Srbija	1.152	5.309	6.218	7.060	8.029	460,9	151,2
5	Makedonija	1.786	4.660	5.504	6.430	7.379	260,9	158,3
6	BIH	1.469	4.461	5.091	5.736	6.478	303,7	145,2

*Izvor: MMF * Projekcija*

Razlike BDP po glavi stanovnika imale su uticaja na dostignuti stepen motorizacije i razvoj osiguravajućeg tržišta motornih vozila. Visina BDP u velikoj meri utiče na broj i strukturu kola u jednoj državi, a dobar dokaz za to jeste sadašnji broj i struktura automobila u ovim državama. Kupovna moć po glavi stanovnika prilagođena za inflaciju 2005. godine iznosila je 11.614 evra u Sloveniji, 6.313 u Hrvatskoj, 3.573 u Srbiji i Crnoj Gori, i 1.163 evra u Makedoniji – prema proseku u EU-25 od 14.255 i evropskom proseku od 9.894 evra.⁴ Bez obzira na veoma teške posledice svetske ekonomske krize, može se očekivati postepeno blago povećanje BDP i kupovne moći stanovništva u narednom periodu, a to će uticati i na povećanje broja automobila i brzinu rasta tržišta osiguranja motornih vozila

⁴ Kupovna moć je jedan od vrlo važnih ekonomskih pokazatelja nivoa životnog standarda stanovništva. Formira se i zavisi u osnovi od istih ili sličnih elemenata kao BDP, ali je, po pravilu, na nižem nivou.

4.3. Stepen motorizacije

Stepen motorizacije ukazuje na odnos broja stanovnika i broja motor-nih vozila, ali i na razvoj tržišta osiguranja automobila i promene koje se mogu očekivati u narednom periodu, što je od posebnog značaja za predmet ovog rada. Prema podacima UN, godine 1936. u tadašnjoj Jugoslaviji bilo je registrovano 12.000 automobila, što je činilo jedno vozilo na 1.000 stanovnika.

Tabela 18: Broj motornih vozila na 1.000 stanovnika

Rang	Država	Broj MV	Godina
21	Slovenija	566	2009
41	Hrvatska	384	2009
51	Crna Gora	309	2011
59	Srbija	252	2009
77	Makedonija	155	2009
84	Bosna i Hercegovina	135	2008

Izvor: Wikipedia, List of countries by per capita values

Primetne su velike razlike u stepenu motorizacije. Dok je Slovenija u samom vrhu u svetu, a Hrvatska u sredini, sve ostale zemlje su na znatno nižem nivou. Bez obzira na promene koje su se dogodile u poslednjih nekoliko godina, razlike su ostale skoro iste. Podaci kazuju da je potencijal za povećanje stepena motorizacije veoma veliki u svim zemljama izuzev Slovenije, gde se ne očekuje znatnije povećanje broja automobila, ali to ne znači da na pozitivan razvoj osiguranja motornih vozila neće uticati drugi faktori.

4.4. Proizvodnja automobila u okruženju

Na razvoj tržišta osiguranja uticaja ima i proizvodnja kola u pojedinim zemljama ili u njihovom okruženju. Svetsko tržište automobila veoma je razvijeno, pa i lokalna proizvodnja, pre svega zbog raznih vrsta stimulacija, u znatnoj meri povećava mogućnost kupovine kola.

Tabela 19: Proizvodnja automobila u balkanskim zemljama

Red. br.	Država	2000	2005	2010	2011	2012	10/00	12/11
1	Rumunija	78.165	194.802	350.912	335.232	337.765	448,9	100,8
2	Slovenija	122.949	177.951	211.340	174.119	130.949	171,9	75,2
3	Srbija	12.740	14.179	18.033	11.023	11.032	141,5	100,1
4	Svega	213.854	386.932	580.285	520.374	479.746	271,3	92,2

Izvor: OICA Production statistics

Od zemalja koje su predmet analize ovog rada, samo se u Sloveniji i Srbiji proizvode automobili. Da li je i koliko je to uticalo na broj motornih vozila u njima i njihovom okruženju, nije moguće precizno utvrditi, ali već na prvi pogled sve ukazuje na to da je povoljno delovalo na rast tražnje. Opštepoznato pravilo da se kola najviše prodaju u zemljama u kojima se proizvode i u njihovom okruženju već je potvrđeno u svetu, ali treba imati u vidu da to nije uvek od presudne važnosti, jer postoje i drugi činioci, koji deluju obrnuto. U svakom slučaju, domaća proizvodnja i proizvodnja u okruženju nesumnjivo imaju određena preimućstva koja treba imati u vidu i u vezi s kretanjem tražnje i s razvojem tržišta osiguranja.

Veći stepen ekonomskog razvoja, visina BDP po glavi stanovnika i kupovna moć građana omogućavaju veću ličnu potrošnju, u koju spada i nabavka automobila, ali to ne znači da se kola manje prodaju u zemljama s niskom kupovnom moći građana. Imućniji građani uglavnom kupuju nove, veće i skuplje automobile, ali zbog toga što je vozilo postalo neizostavna potreba u svakodnevnom životu, građani s nižim životnim standardom nabavljaju jeftinija kola niže klase ili polovne automobile, što se u bogatijim sredinama veoma retko događa. Upravo da bi poboljšali svoju ekonomsku situaciju, građani su veoma često upućeni da nabave vozilo radi obavljanja proizvodne, trgovinske i uslužne delatnosti, ali i za veliki broj ostalih potreba. Kojom brzinom će se povećavati broj motornih vozila u pojedinim sredinama, neće zavisiti samo od životnog standarda, već i od drugih činilaca koje nameću razne vrste potreba, pre svega one koje mogu imati pozitivno povratno dejstvo kako bi se popravila porodična i lična ekonomska situacija. To kazuje da u narednom periodu veći faktor ograničenja može biti kretanje broja žitelja.

Bez obzira na očekivani rast životnog osiguranja, osiguranja lica od posledica nesrećnog slučaja (nezgode), dobrovoljnog zdravstvenog osiguranja i nekih drugih vrsta neživotnih osiguranja – osiguranje motornih vozila će i u

narednom periodu zadržati prvo mesto po visini premije u svim zemljama u okruženju. Tome će pogodovati povećanje broja kola, povećanje visine premije osiguranja zbog povećanja šteta i promene strukture motornih vozila. Na rast premije kod pojedinih zemalja uticaće i usklađivanje osiguranja od auto-odgovornosti sa evropskim standardima, posebno što se tiče minimalne visine pokrivača i ujednačavanja visine naknada za pojedine vidove šteta iz osiguranja od auto-odgovornosti. Tom cilju treba prilagođavati poslovanje osiguravajućih društava u svim zemljama u okruženju, uključujući i proširivanje regionalne saradnje u raznim oblastima, kao što su sledeće:

1. proširivanje i učvršćivanje međusobne saradnje, pored ostalog i stoga što određen broj osiguravača već radi na više tržišta na ovom prostoru
2. uspostavljanje veće saradnje u osiguranju od auto-odgovornosti radi međusobnog proširivanja i omogućavanja kretanja građana vozilima bez ograničenja i drugih formalnosti (ukidanje zelene karte i uvođenje registarske oznake kao dokaza o osiguranju od auto-odgovornosti između Bosne i Hercegovine, Makedonije i Srbije, tj. na način kako je 2006. godine uređeno između Crne Gore i Srbije)
3. proširivanje zaštite građana na ovim prostorima u ostvarivanju prava na naknadu štete u sopstvenoj zemlji ako je građanin pretrpeo štetu u drugoj zemlji, kao što je već uspostavljeno između Srbije i Crne Gore
4. proširivanje saradnje i zajednička borba protiv prevara u osiguranju motornih vozila, ali i šire, koje sve više uzimaju maha i dobijaju regionalni i međunarodni karakter
5. proširivanje saradnje garantnih fondova zaključivanjem bilateralnih sporazuma između ovih zemalja, kako su 2006. godine između sebe uradile Crna Gora i Srbija
6. proširivanje saradnje informacionih centara uključujući i zajedničku borbu protiv prevara u osiguranju motornih vozila i drugim vrstama osiguranja
7. organizovanje zajedničkih seminara, stručnih savetovanja i sličnih skupova na kojima bi se vršila uporedna analiza i razmenjivala dostignuta iskustva u osiguranju motornih vozila, kao i u drugim vrstama neživotnih osiguranja povezanih s motornim vozilima.

Zaključak

Industrija motornih vozila u savremenom svetu postala je jedno od najznačajnijih obeležja tehničko-tehnološkog i ekonomskog napretka. Automobil je neizbežna potreba savremenog društva, što je opšta karakteristika u celom svetu. Kola povezuju ljude, proizvode, usluge i doprinose poboljšanju života. Dostignuti stepen razvoja auto-industrije u potpunosti omogućava veoma brzo prilagođavanje potrebama tražnje na tržištu motornih vozila koja je, s manjim izuzecima, u stalnom porastu. Analiza osnovnih pretpostavki kretanja tražnje koja obuhvata demografsko kretanje, bruto društveni proizvod po glavi stanovnika i stepen motorizacije ukazuje na to da je perspektiva rasta broja motornih vozila u svetu i u našem okruženju veoma povoljna, a to će, uz određene razlike u obimu i dinamici u pojedinim zemljama, znatno uticati na proširivanje polja osiguranja.

Zbog velikog broja automobila i obaveznog osiguranja njihovih vlasnika od auto-odgovornosti, tržište osiguranja motornih vozila zauzima prvo mesto u neživotnom osiguranju, a u velikom broju zemalja i u ukupnim poslovima delatnosti osiguranja. To karakteriše i naše okruženje (zemlje nastale raspadom Jugoslavije). Podaci o visini premije osiguranja, o likvidiranim i rezervisanim štetama na motornim vozilima, nedvosmisleno ukazuju na veoma visoke apsolutne iznose i relativno učešće u odnosu na sve druge vrste neživotnih osiguranja.

Zbog velikog broja osiguranika, osiguranje motornih vozila ima veoma naglašen masovni karakter, a naročito obavezno osiguranje od auto-odgovornosti, što po pravilu povećava konkurenciju osiguravača. Pored velikog broja zaključenih ugovora o osiguranju, karakteriše ga i veoma širok obim poslova koji se odnose na broj, iznos i problematiku u vezi s prijemom, procenom, likvidacijom i isplatom raznovrsnih zahteva za naknadu štete. Tu su sudski sporovi, veštačenja, regresni zahtevi, izdvajanje doprinosa garantnom fondu obaveznih osiguranja u saobraćaju, finansiranje članstva u međunarodnom sistemu zelene karte auto-odgovornosti, borba protiv prevara, investiranje, plasman i ulaganje tehničkih rezervi i drugih sredstava osiguranja, kao i ostali poslovi koji prate zbivanja na tržištu osiguranja. Kada se ovome dodaju i poslovi drugih vrsta neživotnih osiguranja, koje su povezane sa osiguranjem motornih vozila, obim poslova je znatno širi, što povećava značaj osiguranja motornih vozila spram svih drugih vrsta neživotnih osiguranja. Pri tome treba imati u vidu i širi društveni značaj. To je, naime, naročito izraženo kod obaveznih osiguranja

u saobraćaju, gde se preko osiguranja pokriva samo deo šteta, a drugi, često veći deo čine društveno-ekonomske (socioekonomske) štete koje padaju na teret šire društvene zajednice. Upravo zbog toga, društvena zajednica je veoma zainteresovana za sveobuhvatan razvoj ovih vrsta osiguranja kako bi se pokrio što veći deo tih šteta. U tom pravcu uvode se nove vrste obaveznih osiguranja kao što je obavezno osiguranje prevoza opasnih materija, nekih oblika zaštite životne sredine i drugo. Šira društvena zajednica, po pravilu, preduzima opsežne mere za podizanje standarda i nivoa zaštite pre svega trećih oštećenih lica, kao što su direktive o osiguranju koje donosi Evropska unija. U tom pogledu, posebno mesto pripada direktivi kojom je zamenjeno pet prethodnih direktiva o osiguranju od auto-odgovornosti i koja je, pored neznatnog proširenja obima pokrivača, znatno povećala minimalnu visinu pokrivača za naknadu štete na licima i na stvarima. Mada se direktiva neposredno odnosi na Sloveniju i Hrvatsku, ona ima veliki uticaj i na sve ostale evropske zemlje. Izuzev visine pokrivača, Srbija i Crna Gora prihvatile su sve standarde ove direktive, i to uskoro treba očekivati u Bosni i Hercegovini i u Makedoniji.

I pored velikih sličnosti i znatne tržišne povezanosti delatnosti osiguranja na ovim prostorima, postoje određene razlike kako po sadržini tako i po kvalitetu pružanja usluga. Zbog toga je od velike koristi uporedna analiza dosadašnjih iskustava jer se analizom različitih rešenja i korišćenjem najbolje prakse može unaprediti poslovna politika društava za osiguranje radi poboljšanja kvaliteta pružanja usluga, te postizanja većeg obuhvata i boljih rezultata poslovanja.

Literatura

- Agencija za osiguranje Bosne i Hercegovine: Statistika tržišta osiguranja u Bosni i Hercegovini
- Agencija za nadzor osiguranja Crne Gore: Izveštaj o stanju na tržištu osiguranja u Crnoj Gori
- Агенција за супервизија на осигурување Републике Македоније: Извештаи за обемат и садржината на работа на Друштвата за осигурување
- Agencija za osiguranje Republike Srpske: Izveštaj o stanju u sektoru osiguranja Republike Srpske
- Agencija za zavarovalni nadzor Slovenije: Annual Report, Report on business performance of the insurance industry
- Cerović, M: Osiguranje motornih vozila – tendencije razvoja, Privredna akademija Novi Sad, 2012.

- Hrvatski ured za osiguranje: Tržište osiguranja u RH
- Национално биро за осигурување Македоније: Осигурителен билтен на Р. Македонија
- Narodna banka Srbije: Sektor za nadzor nad obavljanjem delatnosti osiguranja, Podaci o poslovanju društava za osiguranje
- Slovensko zavarovalno združenje, Statistični zavarovalniški bilten
- Udruženje – nacionalni biro osiguravača Crne Gore: Podaci o osiguranju
- Udruženje osiguravača Srbije: Finansijski rezultati poslovanja društava za osiguranje
- Wikipedia, List of countries by per capita values
- www.cea.net: CEA Insurers of Europe, Annual Report
- www.oica.net: OICA Production Statistics
- www.un.net: UN World Population Prospects, the 2010 Revision
- [http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_post_and_future_GDP_\(nominal\)](http://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_post_and_future_GDP_(nominal))

Summary

The Effect of Automotive Industry Development on Importance of Motor Insurance Market (Part II)

Milan Cerović, PhD

In general terms vehicles, especially passenger cars, had a powerful effect on change in social, family and personal life of people worldwide. Motor vehicle is no longer considered a luxury as it was in the past. Nowadays, motor vehicle is required to meet everyday needs of a modern man. The age of cars is not over yet. It keeps progressing and growing in terms of technical and technological development of automotive industry and constant increase in number of cars, thus having a positive effect on motor insurance development and other insurance lines dealing with motor vehicles.

This paper analyses the development of automotive industry in Serbia and worldwide, depending on demand trends which are influenced by many factors. Most important factors are achieved level of motorization, demo-

graphic trends and standard of living measured by gross domestic product per capita and purchasing power of citizens. Past dynamic development of automotive industry and data and projections of basic assumptions that define the demand trends indicate that it is realistic to expect growing demand and increase in number of motor vehicles, which would favour further development of automotive industry and motor insurance, as well as other nonlife insurance lines dealing with motor vehicles worldwide, in Serbia and the region.

Having considered the development of automotive industry and number of vehicles, it can be concluded that the significance of motor insurance is on the increase worldwide. Apart from cars, many other things related to motor vehicles may become subject matter of insurance, such as Motor Third Party Liability Insurance, which is compulsory insurance worldwide. The scope of motor insurance is the greatest when compared to other nonlife insurance lines, which is particularly noticeable in some countries worldwide, in Serbia and the region. For the purpose of further development of this insurance segment, due to the significant scope and numerous similarities and some differences in practice of motor insurance, this paper analyses some of the main indicators of business results in countries formed after the dissolution of Yugoslavia.

*Language-edited by: **Silvija Beko***