

Uloga i značaj osiguranja robe u cestovnom prometu

Vrbančić, Mateo

Undergraduate thesis / Završni rad

2024

Degree Grantor / Ustanova koja je dodijelila akademski / stručni stupanj: **University of Zagreb, Faculty of Economics and Business / Sveučilište u Zagrebu, Ekonomski fakultet**

Permanent link / Trajna poveznica: <https://um.nsk.hr/um:nbn:hr:148:928206>

Rights / Prava: [Attribution-NonCommercial-ShareAlike 3.0 Unported/Imenovanje-Nekomercijalno-Dijeli pod istim uvjetima 3.0](#)

Download date / Datum preuzimanja: **2025-01-29**



Repository / Repozitorij:

[REPEFZG - Digital Repository - Faculty of Economics & Business Zagreb](#)



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Stručni prijediplomski studij Poslovne ekonomije, Trgovinsko poslovanje

**ULOGA I ZNAČAJ OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM
PROMETU**

Završni rad

Mateo Vrbanić

Zagreb, rujan 2024.

Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet
Stručni prijediplomski studij Poslovne ekonomije, Trgovinsko poslovanje

ULOGA I ZNAČAJ OSIGURANJA ROBE U CESTOVNOM
THE ROLE AND IMPORTANCE OF CARGO INSURANCE IN
ROAD TRASPORT

Završni rad

Student: Mateo Vrbančić,

JMBAG studenta: 0067613823

Mentor: Izv.prof.dr.sc. Dora Naletina

Zagreb, rujan 2024.



Sveučilište u Zagrebu
Ekonomski fakultet



IZJAVA O AKADEMSKOJ ČESTITOSTI

Izjavljujem i svojim potpisom potvrđujem da je završni rad isključivo rezultat mog vlastitog rada koji se temelji na mojim istraživanjima i oslanja se na objavljenu literaturu, a što pokazuju korištene bilješke i bibliografija.

Izjavljujem da nijedan dio rada nije napisan na nedozvoljen način, odnosno da je prepisan iz necitiranog rada, te da nijedan dio rada ne krši bilo čija autorska prava.

Izjavljujem, također, da nijedan dio rada nije iskorišten za bilo koji drugi rad u bilo kojoj drugoj visokoškolskoj, znanstvenoj ili obrazovnoj ustanovi.

(mjesto i datum)

(vlastoručni potpis studenta)

SAŽETAK

Cestovni prijevoz je ključna komponenta suvremenog logističkog lanca i gospodarstva, obzirom da osigurava učinkovitu i brzu dostavu robe. Kako bi se umanjili rizici povezani s cestovnim transportom, osiguranje robe postaje sve važnije zbog mogućih nesreća, krađa i oštećenja. U radu se analiziraju vrste osiguranja, kao što su osiguranje od fizičkog oštećenja, krađe i kašnjenja, te se ističe važnost pravilnog upravljanja rizicima kako bi se osigurao nastavak poslovanja čak i u slučaju nepredviđenih događaja. Također se razmatra tržište osiguranja u Republici Hrvatskoj, uključujući zakonske regulative i ključne osiguravatelje. Uspješan cestovni prijevoz robe uvelike je povezan s efikasnim osiguranjem, koji pruža zaštitu vlasnicima robe, prijevoznicima i drugim sudionicima u logističkom procesu.

Ključne riječi: cestovni promet, osiguranje tereta, transportni rizici

SUMMARY

Road transport is a key component of the modern logistics chain and economy as it ensures the efficient and timely delivery of goods. To mitigate the risks associated with road transport, cargo insurance has become increasingly important due to potential accidents, theft, and damage. This paper analyzes various types of insurance, such as insurance against physical damage, theft, and delays, highlighting the importance of proper risk management to ensure business continuity even in the event of unforeseen incidents. The study also examines the insurance market in the Republic of Croatia, including legal regulations and key insurers. Successful road freight transport is closely linked to effective insurance, which provides protection for cargo owners, carriers, and other participants in the logistics process.

Key words: road transport, cargo insurance, transport risks.

SADRŽAJ

1. UVOD	1
1.1. Predmet i cilj rada	1
1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka	1
1.3. Sadržaj i struktura rada	1
2. KARAKTERISTIKE I POJMOVNO ODREĐENJE CESTOVNOG PROMETA	3
2.1. Cestovni promet u Republici Hrvatskoj	3
2.2. Karakteristike cestovnog prijevoza	6
2.3. Regulatorni okvir cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj	9
2.4. Uloga održivosti u cestovnom transportu robe	11
3. TRANSPORTNI RIZICI	14
3.1. Osnovni rizici	14
3.2. Dopunski rizici	15
3.3. Ratni i politički rizici	16
3.4. Specifičnosti i upravljanje transportnim rizicima	16
4. OSIGURANJE ROBE U TRANSPORTU	22
4.1. Povijesni razvoj sustava osiguranja	22
4.2. Vrste i važnost osiguranja robe u cestovnom prometu	24
4.3. Analiza tržišta osiguranja robe u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj	26
5. ZAKLJUČAK	29
LITERATURA	31
POPIS SLIKA	36
POPIS TABLICA	37

1. UVOD

Nijedno poduzeće niti pojedinac ne može funkcionirati u današnjem svijetu bez organiziranog transporta. Transport roba i ljudi je prijeko potrebna djelatnost o kojoj svi ovise jer osigurava ulogu u nesmetanoj proizvodnji i prometu robe gospodarskih subjekata i gospodarstva u cjelini. Gospodarstvo svake države je pod velikim utjecajem realizacije transportnog sustava budući da o njemu značajno ovisi povezanost ponude s potražnjom, sirovina s proizvodnjom, proizvodnje s prodajom i dr. Transportno poslovanje danas je vrlo zahtjevno jer često uključuje više poslovnih subjekata kao i više prijevoznih sredstava.

1.1. Predmet i cilj rada

Transportne organizacije posluju s velikom vrijednošću robe koju transportiraju i jako je bitno dobro procijeniti situaciju prije nego li se upuste u prijevoz. Često u želji za većom zaradom, organizacije koje se bave transportom znaju poduzimati prilično riskantne poteze. Nerijetko samo mala prepreka ili negativan događaj može uzrokovati velike probleme ili gubitke. Transportne organizacije su upoznate s rizicima, a o njihovu upravljanju ovisi dobit ili gubitak, kako za njih tako i za njihove klijente koji su u direktnoj zavisnosti. Pri svakom prijevozu moraju se dobro analizirati i predvidjeti posljedice koje mogu utjecati na kompletan sustav, a sve kako bi se identificirani rizici osigurali. Predmet ovog rada bavi se ulogom i važnošću osiguranja robe u cestovnom prijevozu. Cilj rada je analizirati ključne čimbenike cestovnog prijevoza robe te osiguranja robe u cestovnom prijevozu u Republici Hrvatskoj.

1.2. Izvori i metode prikupljanja podataka

U radu je korištena stručna literatura koja se bavi transportom, cestovnim transportom, rizicima u cestovnom transportu te osiguranjem robe u cestovnom transportu. Uključuje knjige, znanstvene članke i zakonske regulative. Pomoću metoda analiza, sinteza i komparacija napisan je rad. Metodom analiza složeni pojmovi rastavljeni su na njihove sastavne dijelove dok su metodom sinteza formirani u smislene cjeline. Komparativna metoda korištena je prilikom obrade vrsta transportnog osiguranja.

1.3. Sadržaj i struktura rada

Rad je strukturiran u 5 poglavlja.

Prvo poglavlje je uvodno te su u njemu objašnjeni predmet, cilj, izvori podataka, metode i struktura rada.

Karakteristike i pojmovno određenje cestovnog prometa prikazani su u drugom poglavlju rada. Tako se na početku poglavlja analizira cestovni promet u Hrvatskoj, potom karakteristike istoga, a poglavlje se zaključuje analizom regulatornog okvira cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj.

U fokusu trećeg poglavlja su transportni rizici, odnosno analiziraju se osnovni, dopunski i ratni rizici te se govori i o specifičnostima upravljanja transportnim rizicima.

U četvrtom poglavlju analizira se osiguranje robe u transportu. Povijesni razvoj sustava osiguranje predmet je prvog potpoglavlja, a zatim se analiziraju vrste osiguranja u transportu te tržište osiguranja u Republici Hrvatskoj.

Zaključci dobiveni na temelju proučene literature prikazani su u petom poglavlju.

2. KARAKTERISTIKE I POJMOVNO ODREĐENJE CESTOVNOG PROMETA

Cestovni promet odnosi se na prijevoz ljudi i robe cestovnim putem. Danas se sve manje u kontekstu prometa između pojedinih mjesta povezuje s pješačkim, biciklističkim i zaprežnim prometom. Cestovnim prometom u određenom smislu može se smatrati i tračnički promet jer na pojedinim područjima dolazi do njegove povezanosti s cestovnim vozilima. Cestovna mreža najčešće se koristi za realizaciju cestovnog prometa. Uz navedeno, cestovni promet može biti početni ili završni segment u određenom prijevoznom procesu. Za razumijevanje stupnja razvijenosti cestovnog prometa koriste se pokazatelji poput stupnja motorizacije, stupnja automobilizacije i stupnja mobilnosti. Ovi pokazatelji tek djelomično odražavaju interaktivnost među prometnim pojavama te između cestovnog prometa, lokacije i cjelokupnog gospodarstva (Hrvatska enciklopedija, 2024).

Cestovni motorni promet razvio se kako bi se omogućilo stizanje do pojedinih naselja bez obzira na njihovu udaljenost. Danas je razvijena gusta cestovna mreža začinjena od brojnih malih prijevoznih jedinica. Predmetne se jedinice sve više nastoje prilagoditi potrebama prijevoza ljudi i robe, a sve kako bi se osiguralo da se prijevoz realizira točno na vrijeme te da budu prihvatljiv u smislu cijene, kvalitete i učinkovitosti svim sudionicima u cestovnom prometu. Osobni automobili sastavni života suvremenih ljudi te im oni omogućuju veću slobodu kretanja, no, uz navedeno, sa sobom donose i svojevrstne troškove. Troškovi cestovnog prometa odnose se i na društveno područje budući da se društva poradi rasta broja prijevoznih sredstava u cestovnom prometu suočavaju i većim troškovima upravljanja i održavanja cestovnog prometa. Takve su okolnosti brojne države potaknule da rade, odnosno da provode politike usmjerene prema održivosti cestovnog prometa kroz smanjenje broja prijevoznih sredstava u cestovnom prometu. Ove politike se usredotočuju na racionalizaciju cestovnog prometa te na smanjenje njegovog negativnog učinka na okoliš, kvalitetu života ljudi i udobnost putovanja (Hrvatska enciklopedija, 2024).

2.1. Cestovni promet u Republici Hrvatskoj

Cestovni promet u Republici Hrvatskoj je najrazvijenija prometna grana u smislu infrastrukture, prijevozne operative i realiziranih prijevoznih rezultata. Republika Hrvatska dio je međunarodne cestovne mreže svojom mrežom autocesta koje danas zadovoljavaju europske standarde. Cestovno je, također, dobro povezana s državama u okruženju. No, treba istaknuti kako su u Hrvatskoj kapaciteti autocesta tek djelomično iskorišteni. Također, predmetno područje za Hrvatsku je veliki

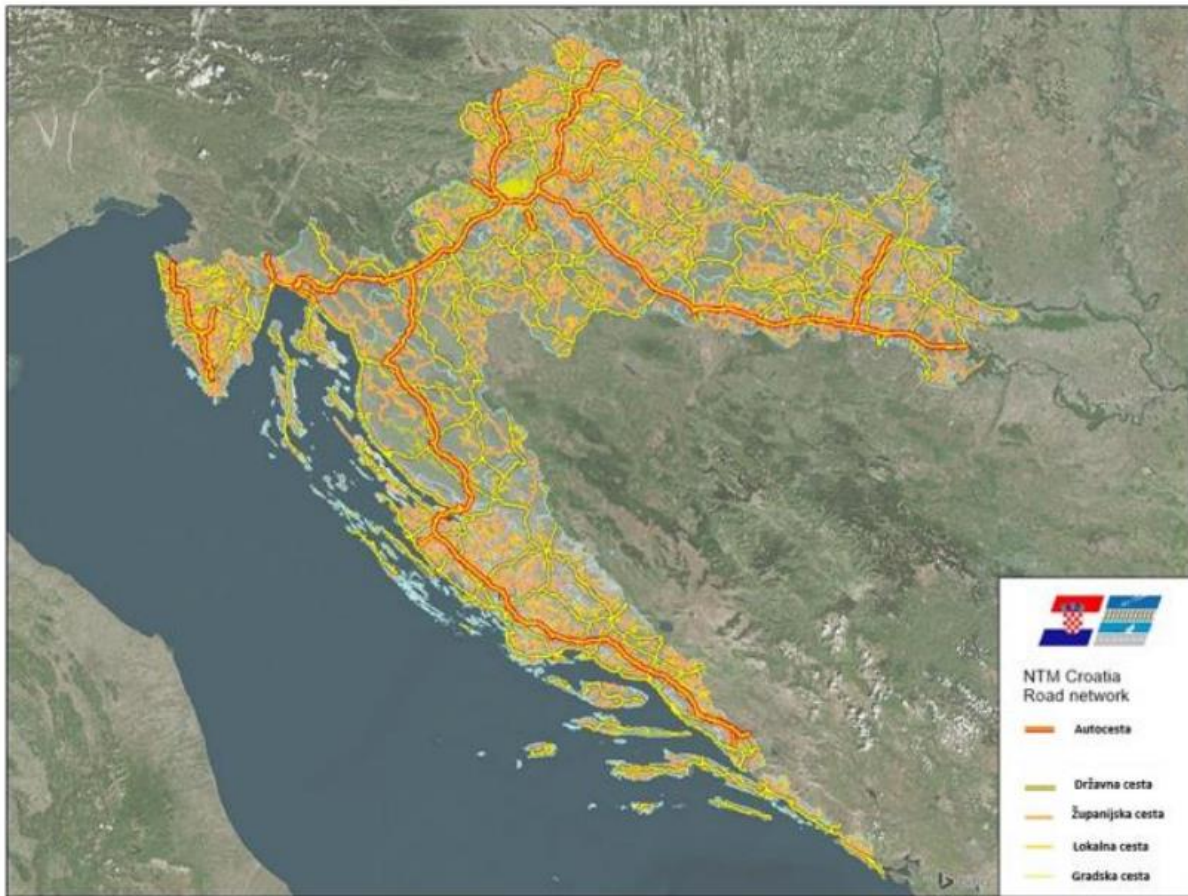
financijski problem, a što se odnosi na područje održavanja kao i na otplate kredita dobivenih za njihovu izgradnju. U kontekstu funkcionalnosti samih autocesta u Hrvatskoj treba spomenuti i probleme kao što su nedovoljna zahvaćenost autocestama većih gradova, nedovoljan broj ulaza, odnosno izlaza što smanjuje i preusmjeravanje dijela lokalnog prometa na autoceste i dr. Kada je riječ o mreži državnih, regionalnih i lokalnih cesta, ona nije zadovoljavajuća što znači da predmetne ceste treba obnoviti i proširiti kako bi bile funkcionalnije, sigurnije i pristupačnije sudionicima u prometu. Poduzeća čija se djelatnost odnosi na prijevoz ljudi i robe u Hrvatskoj nisu u povoljnom položaju. Razlog tome je nedovoljno razvijena prometna politika vezana uz cestovni promet te posljedično izostaju konkretne mjere i aktivnosti, podrška i sustavi koji bi ovu vrstu prijevoza podržavali, bolje regulirali i u održivom smjeru upravljali (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Tradicionalna prometna infrastruktura u Hrvatskoj u velikom je opsegu naslijeđena od bivših država, a to su Austro-ugarska monarhija te dvije jugoslavenske države. Nakon osamostaljenja Hrvatske, nove prometne potrebe odnosile su se na (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2024):

- Neophodnost prometnog povezivanja i teritorijalnog integriranja Republike Hrvatske
- Potrebe povezivanja putem modernih i sigurnih infrastruktura
- Potrebe postizanja inter-operabilnosti hrvatskih prometnih sustava s prometnim sustavima susjednih država.

Dužina hrvatske cestovne mreže iznosi 26.953,00 km. Sačinjena je od 1.419,50 km autocesta, 7.097,70 km državnih cesta, 9.498,50 km županijskih cesta i 8.937,30 lokalnih cesta. Osnovna cestovna mreža implementirana je u Hrvatskoj (Slika 1). U kontekstu međunarodnih cestovnih veza Republika Hrvatska je vrlo blizu visokim europskim standardima (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2017).

Slika 1. Hrvatska cestovna mreža



Izvor: Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017) *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske (2017.-2030.)*, str. 99.

U cestovnom prijevozu robe u Republici Hrvatskoj je u 2022. godini prevezeno ukupno 86.402 tisuća tona robe dok je u 2023. godini zabilježen pad na 88.160 tisuća tona prevezene robe. Unutarnji prijevoz bilježio je rast u 2023. godini u odnosu na 2022. godinu. Prevezena roba u strane zemlje, također, je bilježila rast u 2023. u odnosu na 2022. godinu. Povećan je bio i prijevoz robe koja je došla iz stranih zemalja. S druge strane, prijevoz u inozemstvo je bilježio pad (DZS, 2024).

Tablica 1. Cestovni prijevoz robe u Republici Hrvatskoj 2022. i 2023. godine

	Mjerna jedinica	2022.		2023.	
		X. - XII.	I. - XII.	X. - XII.	I. - XII.
Prevezena roba – ukupno	tis. t	21 398	86 402	21 258	88 160
Unutarnji prijevoz	tis. t	17 554	70 293	17 241	72 130
Otišlo u strane zemlje	tis. t	1 510	5 911	1 322	5 539
Došlo iz stranih zemalja	tis. t	1 172	5 062	1 441	5 648
Prijevoz u inozemstvu	tis. t	1 161	5 136	1 254	4 843

Izvor: DZS (2024) *Transport u četvrtom tromjesečju 2023.* Preuzeto s: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58579> (15.6.2024.)

Obilježje prometa na hrvatskom teritoriju jest tranzitnost što potvrđuju tri Pan europska koridora (V, VII i X) koji prolaze kroz hrvatski teritorij. Na taj način prijevoz kao cjelina podrazumijeva internu potrebu Republike Hrvatske te njezinu značajnu komparativnu prednost. Korištenje od strane sudionika u cestovnom prometu multi-modalnih Pan Europskih koridora, koji prolaze i kroz teritorij Republike Hrvatske, upućuje na činjenicu kako je teritorijalni položaj Republike Hrvatske vrlo značajan. Kao dio međunarodnih cestovnih koridora Hrvatska je obvezna svojom cestovnom mrežom upravljati na kvalitetan i održiv način. Kada se predmetnom pridoda i činjenica kako je turizam među značajnim aktivnostima u Hrvatskoj te je direktno ili indirektno povezan s različitim gospodarskim subjektima, ali i da stanje u prometu i prometna infrastruktura značajno djeluju na poziciju hrvatskog turizma na globalnom sceni, jasnije se može sagledati uloga cestovnog prometa u Hrvatskoj (Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture, 2024).

2.2. Karakteristike cestovnog prijevoza

Osnovna obilježja razvoja cestovnog prometa su izum bicikla, planski pristup izgradnji cesta, prvo cestovno vozilo, razvoj cjelokupne cestovne infrastrukture, javna uporaba cestovnog prometa, razvoj cestovnog prometa, izgradnja autocesta, izgradnja brojnih objekata, uređaja i sredstava cestovnog prometnog sustava. Cestovna infrastruktura i suprastruktura su specifične značajke cestovnoga transporta i prometa te ga čine autonomnom granom prometa. U svakom prometu za prijevoz ljudi i dobara potrebna su dva osnovna čimbenika:

1. Prijevozni put kojeg čini cestovna infrastruktura
2. Prijevozno (transportno sredstvo) kojeg čini cestovna suprastruktura.

Prometna infrastruktura cesta sačinjena je od svih vrsta te kategorija i putova cesta. Uz navedeno, čine ju i tuneli, vijadukti, cestovne petlje, mostovi, križišta kao i pripadajuća signalizacija.. Dio cestovne infrastrukture su i različiti uređaji koji se koriste na području proizvodnje prometnih usluga i na području osiguravanja sigurnosti u cestovnom prometu. U nju se mogu uvrstiti i autobusni kolodvori i različiti distribucijski centri. Zgrade za održavanje i servisiranje cestovne infrastrukture i pometa, također, su dio prometne infrastrukture (Zelenika, 2006). Tablica 2 prikazuje klasifikaciju cesta koje su, zapravo, okosnica vezana uz infrastrukturu u cestovnom prometu.

Tablica 2. Klasifikacija cesta

Prema gospodarskom značenju	Magistralne ceste	To su međunarodne i javne ceste koje povezuju glavna gospodarska središta.
	Regionalne ceste	Ceste koje povezuju regionalna središta.
	Lokalne ceste	Ceste koje povezuju naselja na području općina, gradova.
Prema vrsti prometa	Ceste za isključivo motorni promet	To su autoceste i ostale ceste koje imaju monolitan kolnik
	Ceste za mješoviti promet	Ceste namijenjene za kretanje svih vrsta cestovnih vozila i drugih sudionika u prometu: npr. motornih i zaprežnih vozila, biciklista, pješaka ..
Prema namjeni i prometnome značenju	Europske ceste za daleki promet	Prolaze kroz više od 20 država i njihova je duljina više od 50.000 km.
	Ceste za daleki promet	Povezuju glavne ceste unutar područja jedne države.
	Ceste za brzi promet	Te ceste se grade u gusto naseljenim područjima.
	Državne ceste	Prometno povezuju gradove na većem ili manjem području.
	Turističke ceste	Prometno povezuju naselja i turističke centre.
	Ceste za specijalne namjene	Tu spadaju: šumske, poljoprivredne, industrijske, za prijevoz opasnih stvari i sl.
	Gradske ceste	Ceste i ulice koje služe cestovnome prometu na užem području grada.
Prema veličini motornoga prometa	Cesta 1. razreda ili autocesta	Ima prosječno godišnje opterećenje više od 15.000 vozila na dan, od toga više od 2.000 teretnih vozila.
	Cesta 2. razreda	Ima u prosjeku 7.000-12.000 vozila dnevno u oba smjera.
	Cesta 3. razreda	Ima u prosjeku 3.000-7.000 vozila dnevno u oba smjera.
	Cesta 4. razreda	Ima u prosjeku 1.000-3.000 vozila dnevno u oba smjera.
	Cesta 5. razreda	Ima u prosjeku manje od 1.000 vozila dnevno u oba smjera.

Izvor: Zelenika, R. (2006) *Multimodalni prometni sustavi*. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci, str. 168.

Suprastruktura u sklopu cestovnoga prometa odnosi se na sve vrste transportnih sredstava kao i na cjelokupnu mehanizaciju uključenu u proizvodnju prometnih usluga na razini cestovnog prometa. To se odnosi i na mehanizaciju uključenu u reguliranje i uspostavu prometne sigurnosti. Uz navedeno, uključuje i sve vrste cestovnih vozila kojima se prevoze ljudi i roba te pokretna pretovarna sredstva. U cestovni promet uključeno je najviše vrsta prijevoznih sredstava i sredstava za pretovar (otprilike pet stotina milijuna (Zelenika, 2006).

2.3. Regulatorni okvir cestovnog prijevoza u Republici Hrvatskoj

Cestovni prijevoz uređuju brojni propisi od kojih su najznačajniji:

- Zakon o prijevozu u cestovnom prometu
- Zakon o prijevozu opasnih tvari
- Zakon o kombiniranom prijevozu tereta
- Zakon o sigurnosti prometa na cestama
- Zakon o promicanju čistih vozila u cestovnom prijevozu
- Zakona o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima
- Zakon o potvrđivanju Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR)
- Zakon o obveznim osiguranjima u prometu
- Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe
- Pravilnik o ograničavanju uporabe pojedinih javnih cesta za promet teretnih vozila čija najveća dopuštena masa premašuje 7,5 tona.

Zakon o prijevozu u cestovnom prometu (NN 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22) regulira područje realizacije poslova javnog prijevoza putnika te prijevoza tereta na području unutarnjeg cestovnog prometa. Uz navedeno, regulira i područje rada agencija u cestovnom prijevozu te u kontekstu davanja kolodvorskih usluga koje se pružaju na autobusnim, ali i na teretnim kolodvorima. Nadležno je pravna odredba i na području prijevoza u vlastite svrhe te na području nadležnosti tijela koja imaju ovlasti kontrole i nadgledanja provođenja Zakona o prijevozu u cestovnom prometu.

Zakon o prijevozu opasnih tvari (NN 79/07) propisuje uvjete pod kojima se mogu prevoziti opasne tvari unutar pojedinih prometnih grana. Određuje koje su obveze sudionika u prijevozu opasnih tvari te druge uvjete vezane uz ambalažu, vozilo i područje sigurnosti u cjelokupnom procesu prijevoza opasnih tvari. Regulira i područje imenovanja sigurnosnih savjetnika kao i područje nadležnosti i nadzora državnih tijela vezanih uz prijevoz opasnih tvari. Zakon o kombiniranom prijevozu tereta (NN 120/16) regulira područje udaljenosti, mjera poticaja te uvjete vezane uz obavljanje prijevoza u kombiniranom prijevozu tereta.

Zakon o sigurnosti prometa na cestama (NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23) određuje ključne segmente međusobnih odnosa, regulira područje ponašanja sudionika te drugih sudionika u cestovnom prometu, propisuje temeljne uvjete koje trebaju imati ceste u smislu sigurnosti u prometu, donosi pravila o prometu na cestama, zakonski je okvir za sustav prometnih znakova i znakova dobivenih od ovlaštenih osoba, propisuje koje su dužnosti u slučaju prometne nesreće kao i druga područja koja se odnose na odvijanje prometa na siguran način.

Zakon o promicanju čistih vozila u cestovnom prometu (NN 52/21) određuje obveze javnih naručitelja i naručitelja da prilikom javne nabave određenih vozila za cestovni prijevoz u obzir uzmu energetske učinke te učinke na području okoliša tijekom cijelog radnog vijeka vozila, a što se ponajviše odnosi na energetske potrošnju i emisije štetnih tvari.

Zakon o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima (NN 62/20) propisuje temelje i minimalne specifikacije na području pružanja informacija o multimodalnim putovanjima u Hrvatskoj na ispravan i dostupan način namijenjene korisnicima inteligentnih transportnih sustava na razini EU-a.

Zakon o potvrđivanju Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR) (NN 6/16) potvrđuje Protokol uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom koji je donesen u Ženevi 5. srpnja 1978. godine te je izvorno napisan na engleskom i francuskom jeziku.

Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23) regulira područja obveznih osiguranja u prometu. Predmetni zakon uređuje područje pokriveno obveznim osiguranjem, odgovornosti koje proizlaze iz obveznog osiguranja, ugovor o obveznom osiguranju, naknadu štete u slučaju nesretnog slučaja ili prometne nesreće te druga prava i obveze na temelju sklopljenog ugovora o obveznom osiguranju u prometu.

Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe (NN 50/18) regulira područje koje se odnosi na posebne uvjete s kojima moraju biti

usklađena vozila namijenjena realizaciji djelatnosti javnog cestovnog prijevoza putnika i tereta. Predmetno se odnosi i na vozila namijenjena prijevozu putnika i tereta za vlastite potrebe, a što se realizira od strane fizičkih osoba.

Pravilnik o ograničavanju uporabe pojedinih javnih cesta za promet teretnih vozila čija najveća dopuštena masa premašuje 7,5 tona (NN 20/19) ograničava uporabu određenih javnih cesta za promet teretnih vozila čija najveća dopuštena masa premašuje 7,5 tona, kada za te javne ceste kao alternativni pravci postoje druge javne ceste koje imaju bolje prometno-tehničke karakteristike.

2.4. Uloga održivosti u cestovnom prijevozu robe

Održivi razvoj postao je bitna stavka mnogih industrija, a prijevoz robe cestovnim putem nije iznimka. Cestovni prijevoz ima značajan udio u globalnim emisijama stakleničkih plinova, što je dovelo do potrebe za boljom kontrolom okolišnih učinaka i traženjem održivih rješenja. Učinkovitost prijevoza i smanjenje njegovog utjecaja na okoliš neophodni su za osiguravanje dugoročne održivosti poslovanja, ali i za usklađivanje s nacionalnim i međunarodnim ekološkim regulativama. Jedan od najvažnijih aspekata održivosti u cestovnom prijevozu robe jest prelazak na ekološki prihvatljivija vozila. Kamioni i druga transportna vozila koja koriste fosilna goriva doprinose velikom postotku emisija ugljikova dioksida (CO₂) i drugih štetnih plinova koji zagađuju zrak i pridonose klimatskim promjenama. Stoga su mnoga poduzeća i vladine institucije potaknule prelazak na vozila koja koriste alternativne izvore energije, poput električnih kamiona, vozila na vodik i hibridnih pogonskih sustava.

Električna vozila predstavljaju jedno od najperspektivnijih rješenja za smanjenje emisija u cestovnom transportu. Električni kamioni, iako još uvijek u razvoju i s ograničenom dostupnošću, mogu drastično smanjiti emisije CO₂ i druge zagađivače, te pružiti dugoročno održivo rješenje za transport robe. Očekuje se da će napredak u tehnologiji baterija i infrastrukturi za punjenje dodatno potaknuti usvajanje ovih vozila na globalnoj razini. Vozila na vodik također su potencijalno rješenje za dugoročni održivi transport. Vodikova goriva omogućuju prijevoznicima da voze na velikim udaljenostima bez emisija štetnih plinova, a tehnologija vodikovih gorivih ćelija sve je više prepoznata kao ekološka alternativa tradicionalnim vozilima na dizel ili benzin.

Iako infrastruktura za vozila na vodik još uvijek nije dovoljno razvijena, očekuje se njezin rast u narednim godinama, što će omogućiti veće usvajanje ove tehnologije. Optimizacija potrošnje goriva ostaje jedan od najvažnijih čimbenika za postizanje održivosti u cestovnom transportu. S obzirom na činjenicu da su vozila s unutarnjim izgaranjem i dalje najčešće korištena, potreba za smanjenjem njihove potrošnje goriva ključna je za smanjenje emisija i troškova. Ovdje dolaze do izražaja različite tehnike i strategije, poput optimizacije ruta, uporabe naprednih sustava upravljanja voznim parkom te promjene načina vožnje kako bi se poboljšala učinkovitost goriva. Poboljšanje ruta postala je ključna komponenta održivog transporta robe, koje koriste napredne softvere i sustave za planiranje ruta, prijevoznici mogu smanjiti pređene kilometre, izbjegavati prometne gužve i birati energetski učinkovitije putove. Pametno planiranje ruta ne samo da smanjuje troškove goriva, već i skraćuje vrijeme isporuke, što pozitivno utječe na zadovoljstvo kupaca i učinkovitost poslovanja. Usvajanje pametnih tehnologija poput telematike omogućava prijevoznicima da prate kako rade njihova vozila, analizirajući podatke o potrošnji goriva, brzini, i stilu vožnje vozača. Korištenjem ovih podataka, poduzeća mogu identificirati područja za poboljšanje i provoditi obuku za vozače kako bi usvojili stil vožnje koji smanjuje potrošnju goriva, kao što su ravnomjernija vožnja i izbjegavanje naglog ubrzavanja ili kočenja.

Cestovni promet jedan je od glavnih izvora emisija stakleničkih plinova, koji pridonose globalnim klimatskim promjenama. Kako bi se smanjile emisije i ispunili ciljevi postavljeni Pariškim sporazumom, mnoge zemlje uvode strože ekološke regulative koje zahtijevaju smanjenje emisija u transportnom sektoru. Europska unija je, primjerice, postavila ambiciozne ciljeve za smanjenje emisija CO₂ do 2030. godine, a transport je identificiran kao ključan sektor za postizanje tih ciljeva. U odgovoru na te regulative, mnoge tvrtke i vlade promiču upotrebu goriva s nižim emisijama, poput prirodnog plina (CNG) i ukapljenog naftnog plina (LPG). Ova goriva emitiraju manje CO₂ u usporedbi s tradicionalnim fosilnim gorivima, čime se smanjuje ukupni ugljični otisak transportnih operacija. Kao dodatan korak prema održivosti, sve više prijevozničkih poduzeća i logističkih tvrtki implementira "zelene logističke strategije" koje uključuju upotrebu obnovljivih izvora energije, optimizaciju korištenja resursa i smanjenje otpada. Ove strategije usmjerene su na smanjenje ekološkog utjecaja transportnih operacija te doprinose stvaranju održivog poslovanja (Gozdan, 2023).

Tehnološki napredak ima ključnu ulogu u omogućavanju održivih praksi u cestovnom prometu robe. Jedna od najvažnijih tehnologija u ovom segmentu je telematika, koja omogućuje praćenje i optimizaciju performansi vozila u stvarnom vremenu. Telematika pomaže u smanjenju emisija i potrošnje goriva prikupljanjem podataka o načinu vožnje, stanju vozila i uvjetima na cestama. Telematički sustavi omogućuju vozačima i menadžerima voznog parka da identificiraju neefikasnosti, poput prekomjerne brzine, predugog rada motora u praznom hodu i naglog kočenja. Kroz optimizaciju ovih aspekata, poduzeća mogu smanjiti potrošnju goriva i emisije, poboljšavajući ukupnu učinkovitost transportnih operacija. Nova tehnologija omogućuju integraciju s IoT uređajima, poput senzora za praćenje stanja robe. U transportu osjetljivih proizvoda, poput hrane i farmaceutskih proizvoda, sensorima se može pratiti temperatura, vlažnost i drugi faktori kako bi se osiguralo da roba stigne u savršenom stanju. Optimizacijom resursa i smanjenjem otpada, poduzeća dodatno smanjuju negativan utjecaj na okoliš. Vlade i međunarodne organizacije imaju ključnu ulogu u poticanju održivog transporta kroz zakone i politike. Velika većina zemlja uvele su financijske poticaje za prijevoznike koji usvajaju ekološki prihvatljiva vozila i tehnologije. Ti poticaji uključuju subvencije za nabavu električnih kamiona, porezne olakšice za korištenje vozila na alternativna goriva te povoljnije uvjete za tvrtke (Milenković, 2020).

3. TRANSPORTNI RIZICI

Kako je rizik (postojanje mogućnosti da dođe do nastupanja određenog štetnog događaja na području osiguranikove imovine koja predstavlja predmet osiguranja) bitan element odnosa osiguranja, nužno je da bude realno moguć, neizvjestan, nezavisan od volje osiguranika, da ima tendenciju dovođenja do štetnih posljedica u kontekstu smanjivanja količine ili vrijednosti imovine osiguranika te da je predmetni rizik zakonski usklađen i nije moralno upitan (Aržek, 2002). Rizik osiguranja može se definirati kao motiv sačinjen od pretpostavke i sadržaja osiguranja. Postojanje nekog rizika preduvjet je za mogućnost njegovog ekonomskog pokrića u sklopu osiguranja. Iako su pojedini rizici svojstveni za sve grupe osiguranja, većina njih smatra se specifičnom u kontekstu svake pojedine grane osiguranja.

Transportni se rizik definira kao zbroj svih utvrđenih mogućih šteta koje se mogu dogoditi u kontekstu robe tijekom njezinog prijevoza. To se odnosi na sve identificirane opasnosti koje mogu biti realizirane tijekom transporta te predmetnom realizacijom može doći do djelomičnog ili potpunog oštećenja robe (Andrijanić, Gregurek i Merkaš, 2016).

U transportnom osiguranju rizici su vezani uz opasnosti kojima su izloženi ljudi, prijevozna sredstva i stvari činjenicom odvijanja određenog prometa, a najčešće se dijele na:

- Osnovne transportne rizike
- Dopunske transportne rizike
- Ratne i političke rizike.

Specifičnost transportnog osiguranja proizlazi iz činjenice kako je dopustivo osiguranje tzv. „putativnog“ rizika što znači da se misli da je sve u redu budući da se ne može znati je li došlo ili nije do nastupanja rizika. Primjerice, transportno sredstvo je na putovanju i misli se kako je sve u redu, no upravo je trenutku zaključivanja osiguranja eksplodiralo (Andrijašević i Račić-Žlibar, 1999).

3.1. Osnovni rizici

Osnovni transportni rizici definiraju se kao oni rizici koji su u uskoj vezi s realizacijom transporta te s opasnostima koje u sklopu transporta mogu biti realizirane. Predmetne se opasnosti u isto

vrijeme i u najvećem broju slučajeva odnose na transportno sredstvo i predmet transporta (robu). Ključne opasnosti na navedenom području uključuju: prometne nesreće (udar, iskliznuće, sudar, prevrtanje), elementarne nepogode (poplava, oluja, klizanje tla, potres, grom, mećave, zaleđivanje i dr.), požar i/ili eksploziju u transportnom sredstvu, provalnu krađu i razbojstvo. Ovi rizici su pokriveni svakom policom osiguranja (Andrijanić, Gregurek i Merkaš, 2016).

Slika 2. Opasnosti koje se uvrštavaju u osnovne transportne rizike

PROMETNE NESREĆE	ELEMENTARNE NEPOGODE	POŽAR I EKSPLOZIJA U PRIJEVOZNOM SREDSTVU	RAZBOJSTVO I PROVALNA KRAĐA
<ul style="list-style-type: none"> • sudar vozila • iskliznuće prijevoznog sredstva s prijevoznog puta • prevrnuće • pad zrakoplova • udar u nepokretan predmet 	<ul style="list-style-type: none"> • oluja • prolom oblaka • poplava • mećave • zaleđivanje dijelova mora, rijeka, jezera i kanala • klizanje tla • munja • potres • odronjavanje tla 	<ul style="list-style-type: none"> • prouzročeni djelovanjem izvana (npr. udar munje) • prouzročeni unutar prijevoznog sredstva (npr. zapaljenje električnih instalacija) 	<ul style="list-style-type: none"> • djelomična krađa • krađa cijelih pošiljaka • neisporuka pošiljke

Izvor: Naletina, D. (2023) *Transport, špedicija i osiguranje u poslovnoj logistici*. Karlovac: IT Praxis d.o.o., str. 23.

3.2. Dopunski rizici

Dopunski rizici se definiraju kao oni rizici koji se odnose na obilježja robe koja je predmet transporta. Među dopunske rizike uvrštavaju se curenje, lom, korozija, vlaga, pokisnuće, rasip, štete prouzrokovane djelovanjem vode i dr. Pojedini su rizici specifični u kontekstu same robe, primjerice, korozija metala, vlaga u drvu, lom stakla i dr. Osiguranje ovih rizika dodatno se ugovara budući da su predmetni rizici povezani s vrstom robe. Manipulativni rizici posebna su kategorija dopunskih rizika. Do realizacije ovih rizika može doći ako se roba neadekvatno iskrcava, ukrcava ili premješta. U takvim okolnostima može doći do loma ambalaže, curenja, rasipanja i dr. Osiguranje ovih rizika nastaje na zahtjev osiguranika te se u osiguranju izričito navodi što se osigurava (Andrijašević i Račić-Žlibar, 1999).

3.3. Ratni i politički rizici

Ratni i politički rizici podrazumijevaju rizike koji nastaju u izvanrednim okolnostima na određenom području. Za osiguravanje ovih rizika sklapaju se posebne police. Ti rizici uključuju: ratne aktivnost, građanske neredne, štrajk i dr. Takve okolnosti mogu dovesti do velikog rizika za osiguratelja budući da se na ratnom području mogu nalaziti brojna prijevozna sredstva koja osigurava isti osiguratelj. Do osiguravanja ovih rizika najčešće dolazi u sklopu međunarodnog transporta. Osiguranje se vrši na zahtjev osiguranika. Za predmetne se rizike u većini slučajeva izdaje posebna polica (Aržek, 2002).

3.4. Specifičnosti i upravljanje transportnim rizicima

Rizici u poslovanju postoje u svim vrstama poslovanja i kao takvi ne mogu biti izuzeti. Poslovni subjekti u svojim okolnostima poslovanja trebaju odrediti ključne rizike te mogućnosti njihove realizacije. Važno je pronaći načine kojima se može rizik svesti na minimum, a što zapravo znači da se rizicima mora upravljati. Od strateške razine treba se krenuti u upravljanju rizikom što znači da tek s realizacijom strateškog područja može biti osigurano točno stavljanje taktičkih i operativnih faza u kontekst. Upravljanje rizikom treba osigurati podršku u stručnom smislu u procesu odlučivanja te se na temelju nje trebaju identificirati opasnosti kao i načini reagiranja na moguće i nepredvidive probleme (Andrijanić, Gregurek i Merkaš, 2016).

Danas upravljanje rizicima sve više postaje praksa u poduzećima: globalizacija, pojačana konkurencija te poduzetnička aktivnost potiču su za razvoj tog područja. Poduzeća sve više prepoznaju da je za njihovo poslovanje, odnosno poslovni uspjeh optimalnije upravljati rizicima, nego rizike ignorirati i djelovati tek kada se oni zaista i pojave (Andrijanić, Gregurek i Merkaš, 2016).

Osnovne funkcije upravljanja rizikom su (Andrijanić, Gregurek i Merkaš, 2016):

- Ukazati na potencijalne štete i najpovoljniju metodu ekonomske zaštite analizom troškova programa zaštitnih mjera (mjera kontrole štete), troškova za premije osiguranja te troškove drugih metoda upravljanja rizicima;
- Stvoriti sigurnost dioničarima i upravi, kao i ukloniti strah od potencijalnih šteta;

- Primijeniti propise o zaštiti objekata i proizvodnih procesa, instaliranje sigurnosne opreme za zaštitu na radu, obvezno zdravstveno osiguranje za slučaj ozljede na radu i slično.

U tradicionalnom smislu, upravljanje rizikom se usmjerava na rizike koji nastaju u smislu fizičkih i/ili legalnih područja, a što se odnosi na područja kao što su: sudske tužbe, nesreće, smrt, požari i druge katastrofe. Upravljanje rizikom u suvremenom kontekstu podrazumijeva usmjeravanje na rizik koji može biti upravljan financijskim resursima (Osmanagić Bedenik, 2003).

Temeljne strateške komponente (Osmanagić Bedenik, 2003):

- Prihvaćanje rizika – unaprijed se neki rizici prihvate i pripreme se financijska sredstva u rizičnim fondovima
- Izbjegavanje rizik – što je usmjereno na aktivnosti s visokom frekvencijom pojavljivanja i malim posljedicama. Negativna strana te metode jest eventualni gubitak poslovnih prilika
- Prijenos rizika – metoda se primjenjuje za malo vjerojatne događaje s velikim posljedicama. U tu metodu spadaju i tehnike koje su opravdano stekle vrlo negativnu reputaciju u svjetlu svjetske financijske krize
- Smanjenje (kontrola) rizika – upotrebljava se kod događaja s visokom vjerojatnosti i srednjim do velikim posljedicama. Podrazumijeva upravljanje, nadzor i prilagođavanje promjenama u skladu s postavljenim limitom rizika.

Pod sustavom vezanim za upravljanje rizikom misli se na cjelokupan proces koji uključuje obuhvaćanje, mjerenje te nadziranje rizika koji su relevantni i potencijalni. Na temelju navedenog određuju se potencijalni gubici (Osmanagić Bedenik, 2003). Iz predmetnog proizlazi da su jednake mogućnosti za šanse i rizik, što u stvari znači da je poslovanje istovremeno izloženo mogućnosti realizacije uspjeha i neuspjeha. U prošlost se mali značaj pridavao analizi rizika te je predmetna analiza često bila površna i oskudna (Drljača, 2010).

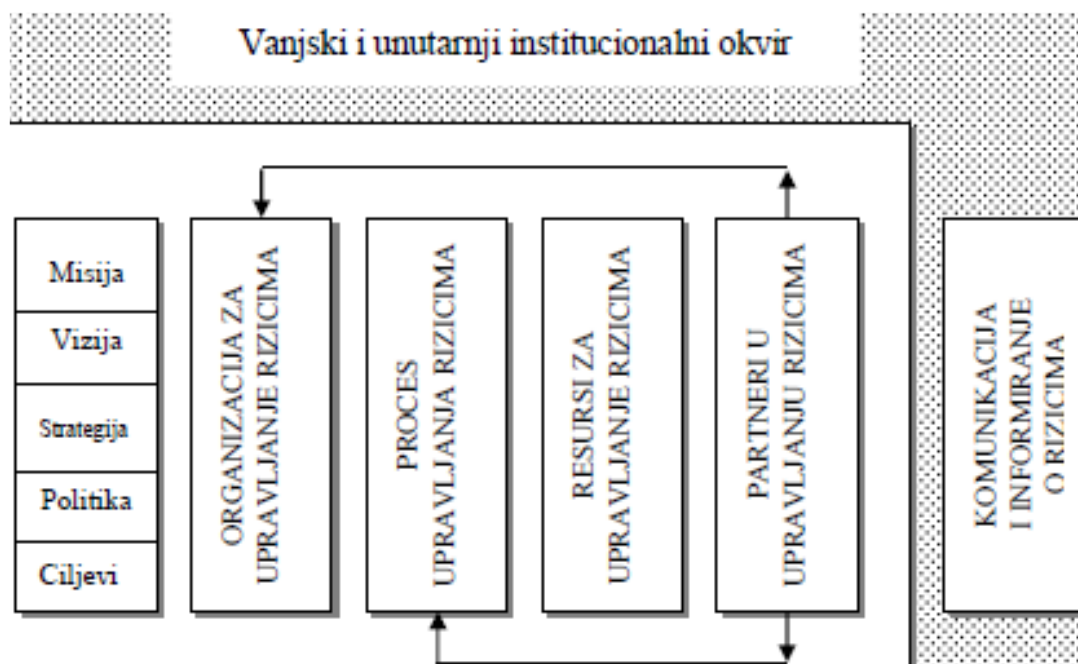
Tablica 3. Razlika između tradicionalnog i suvremenog upravljanja rizicima

ASPEKT	TRADICIONALNI PRISTUP	SUVREMENI PRISTUP
KONTINUITET	<ul style="list-style-type: none"> • ad hoc aktivnost, menadžment reagira nakon spoznaje o postojanju rizika 	<ul style="list-style-type: none"> • procjena rizika je kontinuiran proces
SMJER DJELOVANJA	<ul style="list-style-type: none"> • upravljanje rizicima usmjereno prema unutra, s težištem na rizike računovodstva, tradicionalno područje interne revizije • nekompetentno osoblje je primarni izvor rizika 	<ul style="list-style-type: none"> • svi su uključeni u upravljanje rizicima • neučinkoviti poslovni procesi su primarni izvor poslovnih rizika
TEŽIŠTE UPRAVLJANJA	<ul style="list-style-type: none"> • težište upravljanja jesu financijsko-ekonomski rizici, a njihovo praćenje je zadatak posebne organizacijske jedinice 	<ul style="list-style-type: none"> • uprava utvrđuje formalnu politiku rizika i preuzima odgovornost za procjenu i upravljanje poslovnim rizicima
OBUHVAT	<ul style="list-style-type: none"> • upravljanje rizicima promatra se fragmentalno; svaka funkcija i područje analizira se odvojeno 	<ul style="list-style-type: none"> • procjenjuju se stvarni izvori rizika, unaprijed; preventivno usmjereno upravljanje • neprihvatljive rizike reducirat na prihvatljivu razinu ili čak izbjegavati

Izvor: Drljača, M. (2010) *Modeli upravljanja potpunom kvalitetom u funkciji povećanja poslovne izvrsnosti*. Doktorska disertacija. Opatija: Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu, str. 175.

Pod sustavom upravljanja rizikom misli se na sustav koji uključuje područja usmjerena na pružanje temeljnih smjernica na području izrade, implementacije i monitoringa kako bi se neprestano radilo na podizanju same kvalitete u smislu upravljanja rizicima u poduzeću (Drljača, 2010).

Slika 3. Strukturni elementi sustava upravljanja rizicima



Izvor: Bešker, M. (2009) *Sustav upravljanja organizacijom*. Zagreb: Oskar, str. 15.

Načela uključena u upravljanje rizicima uključuju određivanje okvira, definiranje procesa upravljanja rizicima, donošenje kategorizacije rizika i organizacijski pristup upravljanja rizicima. Načela donose smjernice kojima se određuje politika rizika, što znači da su načela prvi strukturni element unutar predmetnog sustava. Politika se usmjerava na propisivanje odgovornosti na području upravljanja rizicima. Pomoću okvirnih načela definira se organizacijski ustroj i reguliraju se odnosi u poduzeću te se identificira koliko je poduzeće sklono pojavnosti pojedinog utvrđenog rizika (Bešker, 2009).

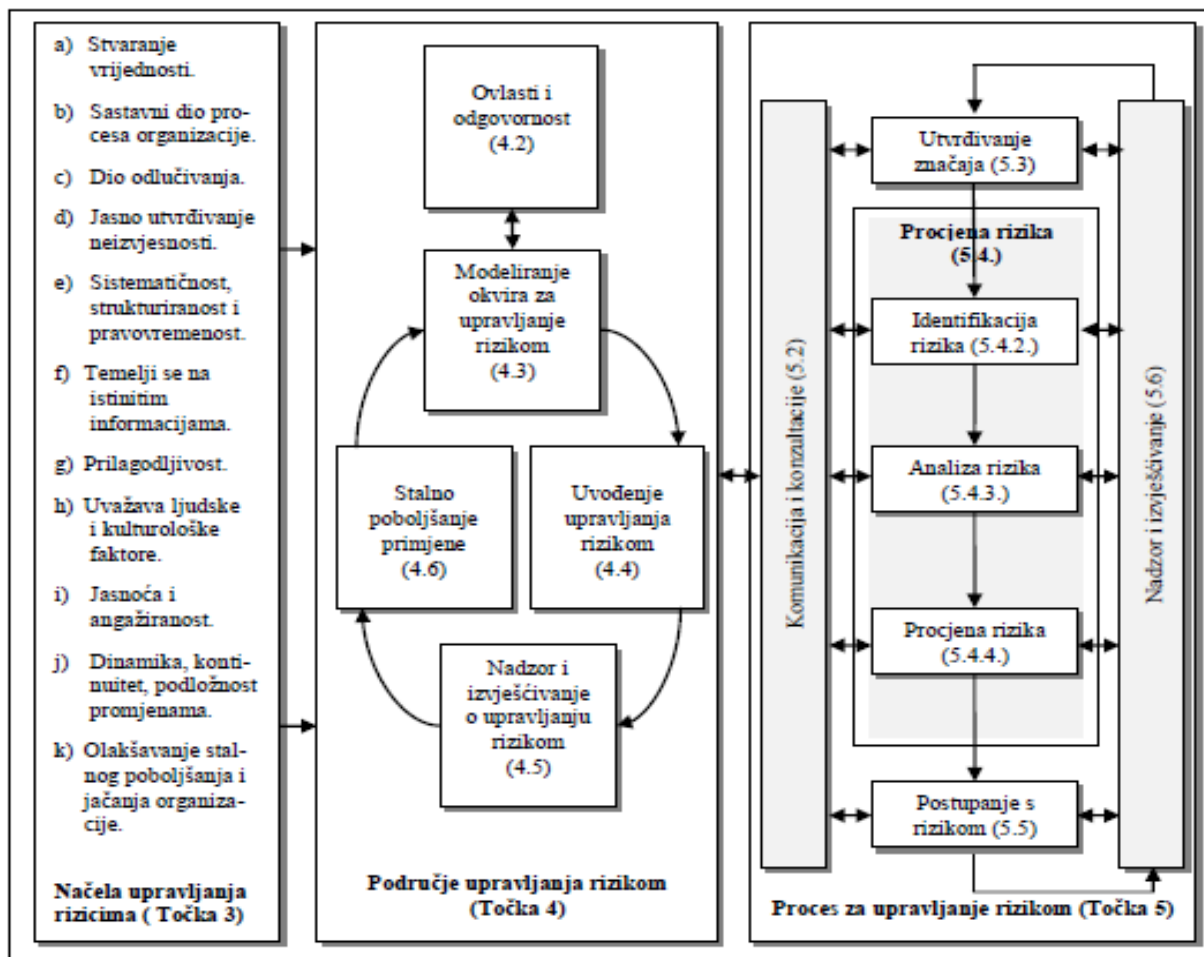
Okvirna načela upravljanja rizicima su (Hornung, Reichmann i Diederichs, 1999):

- Rizici su nužno povezani s postizanjem gospodarskog uspjeha
- Niti jedna aktivnost ili odluka ne smije povlačiti rizik opstanka organizacije
- Rizici prihoda moraju biti primjereno nagrađeni nastalom rentom
- Rizike treba usmjeravati putem instrumenata sustava upravljanja rizicima.

Sustav upravljanja rizicima sastoji se od strukturnih elemenata koje ima svaki sustav upravljanja i ima zadatak omogućiti upravljanje rizicima. U tom smislu upravljanje rizicima treba obuhvatiti:

(Plan) planiranje, (Do) djelovanje, (Check) kontrolu i (Act) poboljšanje. Ove se aktivnosti ponavljaju u ciklusima, uvijek na višoj razini kvalitete sustava upravljanja rizicima, odnosno veće razine sigurnosti od štetnih posljedica eventualnih događaja (Drljača i Bešker, 2010).

Slika 4: Odnos između načela upravljanja rizicima, područja primjene i procesa



Izvor: Hrvatski zavod za norme (n.d.) HRN ISO 31000 - Upravljanje rizikom.

Transportni se rizici vezuju uz svojstva prevožene robe što ih čini specifičnima. Bitno je utvrditi svojstvo robe koja ulazi u transportni sustav budući da se na temelju tih svojstava mogu odrediti potencijalni rizici. Rizici moraju biti procijenjeni prije nego što roba uđe u transportni sustav. Osjetljivost same robe utječe na vjerojatnost pojave određenog rizika te posljedično određuje i visinu premije osiguranja.

U skladu s čl. 683. Zakona o obveznim odnosima (NN 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23), prijevoznik ima odgovornost na području potpunog ili djelomičnog gubitka ili oštećenja robe i to periodu od preuzimanja do predaje konkretne robe. Tržišna cijena robe predstavlja njezinu vrijednost i to na području i u vremenu gdje se ona predaje na prijevoz. Prijevoznik ne može od odgovornosti biti oslobođen u potpunosti ili djelomično. Isto tako, teret dokazivanja ne može biti prebačen s prijevoznika. Odgovornost prijevoznika prestaje u trenutku kada primatelj robu primi, odnosno preuzme bez prigovora te za istu plati ugovorenu novčanu naknadu. No, prijevoznik i dalje ostaje odgovoran ako uobičajenim pregledom nisu vidljiva nastala oštećenja robe te ako je o istome prijevoznik obavješten odmah po otkrivanju (Guzić, 2015).

Pružatelji transportnih usluga trebaju u obzir uzeti transportne rizike te njihovom upravljanju iz razloga što transport i sastav robe često za sobom nose brojne rizike. Transportna poduzeća često nemaju nikakav utjecaj na vanjske rizike kojima je izloženo prijevozno sredstvo i roba koja se prevozi. Iz navedenog razloga upravo transportna poduzeća trebaju sustavno i detaljno upravljati rizicima na temelju jasno definiranih rizika i procjene vjerojatnosti njihove pojave u konkretnim situacijama (Guzić, 2015).

Transportni rizici su prenosivi te se oni mogu kasko i kargo osigurati. Također, postoje i posebne police osiguranja te one ovise o vrsti transporta i vrsti robe koja je uključena u transportni sustav. Predmet osiguranja može biti i sama odgovornost prijevoznika (Guzić, 2015).

4. OSIGURANJE ROBE U TRANSPORTU

Jedno od značajnih područja u upravljanju robom u transportu je njezino osiguranje. Osiguravanjem robe u transportu smanjuje se štetne posljedice za prijevoznika u slučaju nastanka nekog neželjenog događaja. Osiguranje u transportu ima vrlo važnu ulogu s obzirom na vrijednost materijalnih dobara i štete vezane uz njih. Institut osiguranja temelji se na načelu uzajamnosti i solidarnosti (Naletina, 2023).

4.1. Povijesni razvoj sustava osiguranja

Osiguranje ima povijest koja seže još u antički svijet. Tijekom stoljeća razvio se u moderan posao zaštite ljudi od raznih rizika. U antičkom svijetu prve oblike osiguranja bilježe babilonski i kineski trgovci. Kako bi ograničili gubitak robe, trgovci su podijelili svoje stvari različitim brodovima koji su morali prijeći opasne vode. Jedna od prvih dokumentiranih metoda ograničenja gubitka zabilježena je u Hamurabijevom zakoniku, koji je napisan oko 1750. godine prije Krista. Prema ovoj metodi, trgovac koji prima zajam plaća zajmodavcu dodatni iznos novca u zamjenu za jamstvo da će zajam biti poništen ako pošiljka bude ukradena. Prvi koji su osigurali svoje ljude bili su ahemenski monarsi, a zapisi o osiguranju predani su notarskim uredima. Zapaženo je i osiguranje za darove veće vrijednosti. Ti su darovi davani monarsima. Zapisivanjem svojih darova u registar, davatelji bi dobili pomoć od monarha tako što bi dokazali postojanje dara ako bi bili u nevolji (Swiss Re, n.d.).

S razvojem starog svijeta došlo je do pojavnosti pomorskih zajmova sa stopama koja se temeljila na povoljnom dobu godine pogodnom za putovanja. U razdoblju otprilike oko 600. godine prije Krista Grci i Rimljani su sa svojim dobrotvornim društvima formirali prve vrste životnog i zdravstvenog osiguranja. Ta su društva skrbila o obiteljima umrlih građana. Takva su društva postojala stoljećima u mnogim različitim područjima svijeta i uključivala su pogrebne rituale. U 12. stoljeću u Anadoliji je uvedena vrsta državnog osiguranja. Ako bi trgovci bili opljačkani, državna bi im blagajna nadoknadila gubitke (Stojaković i Jeremić, 2016).

Samostalne police osiguranja koje nisu bile vezane uz ugovore ili zajmove pojavile su se u Genovi u 14. stoljeću. Odatle potječe prva dokumentirana polica osiguranja 1347. godine. U sljedećem stoljeću nastaje samostalno pomorsko osiguranje. Kod ove vrste osiguranja premije su varirale

ovisno o jedinstvenim rizicima. Međutim, odvajanje osiguranja od ugovora i zajmova bila je velika promjena koja je utjecala na daljnji razvoj osiguranja (Swiss Re, n.d.).

Prvu knjigu vezanu uz osiguranje napisao je Pedro de Santarém te je ista tiskana 1552. godine. Kako je renesansa u Europi završila, osiguranje je postalo bitno složeniji oblik zaštite te je imalo nekoliko vrsta pokrića. Do kraja 17. stoljeća još uvijek u brojnim dijelovima svijeta dominirala prijateljska društva zadužena za prikupljanje novca namijenjenog plaćanju medicinskih troškova i troškova pogreba. Međutim, kraj 17. stoljeća doveo je do brzog širenja važnosti Londona u svijetu trgovine. To je, također, povećalo potrebu za osiguranjem tereta. London je postao središte tvrtki ili ljudi koji su bili voljni preuzeti pothvate teretnih brodova i trgovaca. Lloyd's of London, jedan od vodećih londonskih osiguravatelja, još uvijek je glavna osiguravajuća tvrtka u gradu.

Moderno osiguranje može se pratiti do Velikog požara u Londonu do kojeg je došlo 1666. godine. Nakon što je uništio više od 30.000 domova, čovjek po imenu Nicholas Barbon pokrenuo je posao osiguranja zgrada. Kasnije je uveo prvo gradsko društvo za osiguranje od požara. Osiguranje od nezgode postalo je dostupno u kasnom 19. stoljeću i bilo je vrlo slično modernom invalidskom osiguranju (Stojaković i Jeremić, 2016).

U povijesti SAD-a prvo osiguravajuće društvo bilo je sa sjedištem u Južnoj Karolini i otvoreno je 1732. godine te je osiguravalo rizik od požara. Benjamin Franklin je otvorio tvrtku 1750-tih te se ona bavila prikupljanjem priloga namijenjenih za sprječavanje katastrofalnih požara koji uništavaju zgrade. Kako su 1800-te stizale i prolazile, osiguravajuća društva su se razvila tako da su uključivala životno osiguranje i nekoliko drugih oblika pokrića. Nijedna vrsta osiguranja nije bila obvezna u Sjedinjenim Državama sve do 1930-ih. U to je vrijeme vlada uspostavila socijalno osiguranje. 1940-tih pojavilo se osiguranje GI-a. Pomogao je u ublažavanju financijskih poteškoća žena čiji su muževi poginuli tijekom borbi u Drugom svjetskom ratu. Tek je 1980-tih potreba za osiguranjem automobila dovoljno porasla da su poduzeti koraci kako bi ono postalo obvezno. Iako je osiguranje etabliran posao, ono se još uvijek mijenja i mijenjat će se u budućnosti kako bi zadovoljilo rastuće potrebe potrošača (Stojaković i Jeremić, 2016).

Prva organizacija za osiguranje u Republici Hrvatskoj osnovana je 1884. godine. Nazivala se Osiguravajuća zadruga „Croatia“. Osnovana je bila od strane Gradskog poglavarstva za osiguranje od opasnosti požara. Tijekom godina proširila je svoje poslovanje uvodeći osiguranje života, transportno osiguranje i dr. Danas djeluje pod nazivom Croatia osiguranje (Fabijanić, 2011).

Zakon obveznim osiguranjima u prometu (151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23) već je od samih svojih početaka definirao obvezne uvjete vezane uz osiguranja i premije koja su društva za osiguranje u Republici Hrvatskoj trebala zadovoljiti. Od predmetnih se društava tražilo da donesu zajedničke uvjete osiguranja kao i zajednički premijski sustav kojim ima jedinstvene osnovice u smislu funkcionalnih premija osiguranja na području obveznog osiguranja u prometu. Prije potvrde da su uskladile predmetnu politiku, prema zahtjevima Hrvatskog ureda za osiguranje, trebala su dobiti odobrenje Hrvatske agencije za nadzor financijskih usluga.

4.2. Vrste i važnost osiguranja robe u cestovnom prometu

Prijevoz robe cestom ključni je dio suvremenog logističkog lanca, kao i gospodarstva. Komercijalna trgovina i opskrba u većini dijelova svijeta ovise o cestovnom prijevozu robe jer je to najučinkovitiji i najpouzdaniji način dostave robe. Stoga je potrebno osiguranje, budući da takav prijevoz nosi određene rizike. Cestovni transport obuhvaća širi raspon operacija, uključujući dostavu robe do kupčevih prostora unutar ili izvan grada, kao i složene međudržavne prijenose različitih vrsta robe. Iste karakteristike poput pristupačnosti i brzine organiziranja prijevoza u velikim količinama doprinose rastućoj popularnosti cestovnog prijevoza za tvrtke koje žele da njihova roba stigne na odredište što brže i sigurnije. Velika prednost cestovnog prijevoza je činjenica da ne postoje stroga ograničenja za bilo koju vrstu tereta, bez obzira na dimenzije, prirodu ili vrijednost tereta. Kamioni, kombiji i druga cestovna vozila mogu biti konfigurirana za prijevoz svih vrsta robe, od pokvarljive hrane do teške industrijske opreme. Postoje i izazovi korištenja cestovnog prijevoza robe, poput konstantnih kretanja pod različitim vremenskim uvjetima i stanja cesta, što znači da prijevoz robe uključuje visoke rizike oštećenja. Nesreće, krađe i slične situacije su česti problemi u cestovnom prijevozu, što može uzrokovati gubitke. Prijevoz robe u cestovno prometno je svaki prijevoz putnika ili tereta, uključujući i vožnju praznog ili nenatovarenog vozila (Narodne novine, 41/2018).

Osiguranje robe u cestovnom transportu namijenjeno je zaštititi vlasnika robe, prijevoznika i drugih sudionika u logističkom procesu od potencijalnih financijskih gubitaka koji bi mogli nastati zbog nepredviđenih događaja. Osiguranje može obuhvatiti niz različitih scenarija, uključujući fizička oštećenja robe, krađu, gubitak tijekom transporta, kao i odgovornost prijevoznika u slučaju nepažnje. Fokusirajući se na vrste i važnost osiguranja robe u cestovnom transportu, neizostavno je spomenuti specifične izazove s kojima se ovaj oblik transporta suočava. Ceste, za razliku od drugih oblika prijevoznih puteva poput željeznica ili zračnih ruta, izložene su brojnim nepredvidljivim faktorima. Loši vremenski uvjeti, poput kiše tuče, snijega, magle, mogu otežati vožnju i dovesti do prometnih nesreća u kojima se roba može oštetiti. Kvaliteta cesta varira kao na primjer razvijenije zemlje će imati puno bolju prometnu infrastrukturu, nego li slabije razvijene zemlje, što može dovoditi do oštećenja robe uslijed loših uvjeta na cesti. Kamioni koji prevoze vrijednu robu u slabije razvijene zemlje znaju biti meta kriminalnih skupina. Osiguranje robe u cestovnom transportu omogućuje vlasnicima robe da se zaštite od financijskih gubitaka u slučaju krađe, dok prijevoznici mogu provesti dodatne mjere sigurnosti, poput ugradnje sigurnosnih sustava u vozila i praćenja tereta u realnom vremenu putem GPS-a, ali niti najbolji sigurnosni sustavi nisu potpuno zaštićeni od rizika, zbog čega osiguranje ostaje ključni element u zaštiti poslovnih interesa (IHUBBIG, 20.03.2020.).

Kada se govori o specifičnim vrstama osiguranja koje se primjenjuju u cestovnom transportu robe, treba napomenuti da postoje različite kategorije ovisno o potrebama transporta. Na primjer, osiguranje od fizičkog oštećenja robe štiti robu od oštećenja koja nastaju tijekom transporta, bilo da se radi o sudaru, nepravilnom rukovanju prilikom utovara ili oštećenju robe zbog lošeg stanja prometnica. Ovakvo osiguranje posebno je važno za robu koja je osjetljiva na udarce (lomljiva roba), poput elektroničke opreme, stakla ili farmaceutskih proizvoda. Osiguranje od krađe štiti robu od gubitka zbog kriminalnih aktivnosti, kao što su krađe tijekom transporta robe cestovnim putem. Ova vrsta osiguranja posebno je relevantna za međunarodni cestovni transport robe, gdje vozila često prolaze kroz visokorizične regije u kojima su krađe češće. Još jedna važna vrsta osiguranja koja se koristi u cestovnom transportu jest osiguranje od kašnjenja u dostavi. Iako cestovni promet nudi fleksibilnost i prilagodljivost, on također može biti podložan kašnjenjima zbog različitih čimbenika poput sporijeg prometa u slučaju neke prometne nesreće, kvarova na vozilima ili vremenskih uvjeta. U određenim industrijama, poput prehrambene ili farmaceutske industrije, kašnjenje u isporuci može imati ozbiljne posljedice, uključujući kvarenje proizvoda ili gubitak

ugovora. Osiguranje od kašnjenja omogućuje tvrtkama da se zaštite od financijskih gubitaka koji bi mogli nastati zbog kašnjenja u isporuci (Benković, 2019).

Uz razne oblike osiguranja, jedan od ključnih aspekata uspješnog cestovnog transporta robe je suradnja između prijevoznika, osiguravatelja i vlasnika robe. Pravilna procjena rizika prije nego što roba napusti skladište može značajno smanjiti mogućnost štete ili gubitka. Osiguravatelji često surađuju s prijevoznicima kako bi identificirali potencijalne rizike i ponudili savjete o tome kako najbolje zaštititi robu. To uključuje preporuke o pravilnom pakiranju robe, odabiru najsigurnijih ruta i korištenju vozila koja su adekvatno opremljena za specifične uvjete transporta. Važno je istaknuti da se odgovornost za robu tijekom transporta ne oslanja samo na osiguranje, već i na pravila i propise koji reguliraju cestovni promet. U Europskoj uniji postoje strogi propisi o sigurnosti na cestama, koji uključuju ograničenja vremena vožnje za vozače kamiona, sigurnosne inspekcije vozila i provjere stanja ceste, takvi propisi pomažu u smanjenju rizika od prometnih nesreća i oštećenja robe, a istovremeno osiguravaju da se cestovni promet odvija sigurno i što učinkovitije. Cestovni transport i osiguranje robe međusobno su povezani zato što pružaju tvrtkama i pojedincima sigurnost u slučaju nepredviđenih situacija. Osiguranje robe omogućuje nastavak poslovanja čak i u slučaju štete, dok cestovni transport omogućava fleksibilnu i prilagodljivu dostavu robe do odredišta, ta kombinacija ključna je za sadašnje gospodarstvo koje se sve više oslanja na brzu i pouzdanu dostavu robe na svjetskoj razini (Aržek, 2002).

4.3. Analiza tržišta osiguranja robe u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj

Tržište osiguranja robe u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj predstavlja važan segment cjelokupnog sektora osiguranja, budući da Hrvatska kao tranzitna zemlja ima ključnu ulogu u prometnim tokovima između zapadne i jugoistočne Europe. Kao članica Europske unije i zbog svog zemljopisnog položaja, Hrvatska se nalazi na ruti važnih transportnih ruta koji povezuju veliki dio europskih tržišta, to dodatno naglašava važnost osiguranja robe koja se prevozi cestovnim prometom. Zakonska regulativa koja uređuje osiguranje robe u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj temelji se na nekoliko važnih zakona i propisa koji su u skladu s europskim standardima. Zakon koji se primjenjuje u ovoj oblasti je Zakon o obveznim osiguranjima u prometu (NN 151/05, 36/09, 75/09), koji definira obveze i prava osiguratelja i osiguranika. Osim toga, relevantan je i

Zakon o cestovnom prometu (NN 84/11, 18/13, 46/13), koji uređuje pravila prijevoza robe u cestovnom prometu, uključujući aspekte sigurnosti i odgovornosti prijevoznika.

Osiguranje robe u cestovnom prometu regulirano je i Zakonom o osiguranju (NN 30/15), koji propisuje uvjete pod kojima društva za osiguranje mogu nuditi usluge na tržištu Republike Hrvatske. Ovaj Zakon definira da osiguravatelji moraju biti licencirani i pridržavati se strogih pravila poslovanja kako bi zaštitili interese osiguranika, ali i sigurnost cjelokupnog tržišta. U skladu s europskim zakonodavstvom, Hrvatska je usvojila i pravila vezana uz osiguranje od odgovornosti prijevoznika za štete na robi tijekom prijevoza, poznata kao CMR konvencija. Ova konvencija osigurava uniformne uvjete za međunarodni cestovni prijevoz robe i regulira odgovornost prijevoznika za gubitak ili oštećenje robe.

U Hrvatskoj postoji obveza osiguranja odgovornosti prijevoznika za štete na robi, to zapravo znači da prijevoznici moraju imati odgovarajuću policu osiguranja koja pokriva moguće rizike. Zakon ne propisuje obvezno osiguranje robe same po sebi, ono se često preporučuje i dogovara kroz ugovore između vlasnika robe i prijevoznika. Tržište osiguranja robe u cestovnom prometu u Hrvatskoj karakterizira nekoliko ključnih osiguravatelja koji dominiraju sektorom. Među najvažnijim društvima koja nude usluge osiguranja robe u prometu nalaze se Croatia osiguranje, Euroherc, Allianz i Generali. Ova društva imaju dugu tradiciju na hrvatskom tržištu i široku mrežu poslovnica, što im omogućava pružanje sveobuhvatne usluge osiguranja robe u cestovnom prijevozu.

Tržište osiguranja robe u cestovnom prometu u Republici Hrvatskoj je stabilno, ali postoji nekoliko izazova s kojima se suočava. Prvi izazov je cjenovna konkurencija između osiguravatelja koja često dovodi do smanjenja premija, što može negativno utjecati na ukupnu profitabilnost sektora. Mnogi osiguravatelji pokušavaju privući klijente nižim cijenama, a to može smanjiti kvalitetu pokriva i dovesti do nezadovoljstva osiguranika u slučaju potraživanja. Drugi izazov je slaba osviještenosti vlasnika robe o važnosti osiguranja. Mnogi manji poduzetnici i tvrtke često ne uzimaju u obzir potencijalne rizike vezane uz prijevoz robe. Nedostatak informacija o potencijalnim rizicima, kao i pogrešna percepcija da se štete rijetko događaju, može dovesti do podcjenjivanja uloge osiguranja u zaštiti poslovnja. S obzirom na važnost cestovnog prometa u Hrvatskoj, očekuje se da će potražnja za osiguranjem robe u prometu nastaviti rasti. Hrvatska bilježi rast robnog prometa zahvaljujući

članstvu u EU, kao i otvaranju novih poslovnih prilika na tržištima jugoistočne Europe. To predstavlja priliku za osiguravatelje da prošire svoju ponudu i privuku veći broj osiguranika.

Jedan od potencijalnih smjerova razvoja je digitalizacija i modernizacija procesa osiguranja. Uvođenje online platformi koje omogućuju brzo i jednostavno sklapanje polica osiguranja, kao i automatsko praćenje prijevoza i rizika, može značajno unaprijediti korisničko iskustvo. Ova tehnologija može omogućiti personaliziranije pristupe osiguranju, s obzirom na specifične potrebe i rizike koje pojedini prijevoznik ili vlasnik robe ima. Drugi potencijalni smjer je edukacija i podizanje svijesti o važnosti osiguranja robe. Osiguravatelji, u suradnji s državnim institucijama, mogu provoditi kampanje koje bi educirale poduzetnike o prednostima osiguranja i rizicima s kojima se suočavaju. Na taj način bi se mogla povećati svijest o potrebi za dodatnim osiguranjem, što bi doprinijelo i širenju tržišta (Croatia osiguranje, b.d., HGK, 2024).

5. ZAKLJUČAK

Istraživanjem se došlo do zaključka da su specifični rizici u transportu povezani sa svojstvom robe uključene u transport. Prijevozni rizik predstavlja opasnost koja je povezana s realizacijom prijevoza robe te s transportnim sredstvom. Prijevozni rizici mogu biti: osnovni i dopunski. Osnovni transportni rizici vezani su uz obavljanje prijevoza a očituju se kao: sudar, udar, potonuće, nasukavanje, iskliznuće, razne elementarne nepogode tijekom transporta i sl. Dopunski transportni rizici vezani su uz robu, rukovanje robom, a očituju se kao: curenje, prosipanje, razbijanje, krađa ili djelomična krađa, neisporuka robe, a može se pojaviti i kao „brodsko znojenje“, tzv. zagrijavanje robe. Dakle, specifični transportni rizici obično se pojavljuju kod robe velike vrijednosti, lako pokvarljive robe, tereta koji zahtijeva posebne gabarite.

Transportno poduzeće svoje poslovanje itekako može unaprijediti efikasnim upravljanjem transportnim i ostalim poslovnim rizicima i to tako što će rizicima upravljati kompetentan i stručan menadžment, profesionalnom organizacijom prijevoza i osiguranjem robe u transporta. Efikasno upravljanje transportnim i ostalim poslovnim rizicima podrazumijeva prenosive rizike što znači da se mogu osigurati kod osiguravajućih društava. Potrebno je u pravo vrijeme utvrditi ključne rizike i poduzeti odgovarajuće kontrolne aktivnosti, koje podrazumijevaju i ugovaranje osigurateljnog pokrivača, kako bi se izbjegli problemi do kojih može doći ako se rizicima ne upravlja na odgovarajući način. Za obavljanje prijevoza ključno je upravljanje transportnim rizicima kao i osiguranje od istih. Rizik je uvijek prisutan. Da bi se osigurali od rizika, nužno je razumjeti pojam rizika, shvati njegovu bit te jasno definirati sadržaj i oblik rizične klasifikacije. Bit upravljanja rizicima je da se omogući ostvarivanje ciljeva organizacije i omogući nesmetano poslovanje.

Domaći cestovni promet iznimno je važan za cjelokupnu gospodarsku aktivnost zemlje. Što je veći gospodarski rast, veće su i potrebe za prijevozom. U današnjem svijetu nezamislivo je funkcioniranje bez organiziranog transporta. Transport robe i ljudi je prijeko potrebna djelatnost o kojoj svi ovise jer osigurava ulogu u nesmetanoj proizvodnji i prometu robe u poduzeću i gospodarstvu zemlje. Prijevoznici u Republici Hrvatskoj u nepovoljnijoj su tržišnoj poziciji u odnosu na konkurenciju, zbog dugotrajne nepovoljne ekonomske situacije u zemlji, loših cesta i velike fiskalne i parafiskalne opterećenosti. Transport, kao djelatnost, izuzetno važan, samim time i perspektiva razvoja transporta nije upitna. Razvoju transporta svakako bi doprinijela bolja

infrastruktura i suprastruktura, a prijevoznici u Republici Hrvatskoj trebaju posvetiti veću pozornost upravljanju rizicima korištenjem različitih vrsta transportnih osiguranja.

LITERATURA

1. Andrijanić, I. (2005) *Poslovanje u vanjskoj trgovini*. Zagreb: Mikorad d.o.o..
2. Andrijanić, I., Gregurek, M., Merkaš, Z. (2016) *Upravljanje poslovnim rizicima*. Zagreb: Libertas-Plejada.
3. Andrijašević, S., Račić-Žlibar, T. (1999) *Rječnik osiguranja*. Zagreb: Masmedia.
4. Aržek, Z. (2002) *Transport i osiguranje*. Zagreb: Mikrorad d.o.o..
5. Bendeković, J. i Aržek, Z. (2008) *Transport i osiguranje*. Zagreb: Mikrorad.
6. Benković, N. (2019). *Osiguranje robe u prijevozu*, Varaždin: Fakultet organizacije i informatike. Preuzeto s: <https://repozitorij.unizg.hr/islandora/object/foi%3A5609/datastream/PDF/view> (16.09.2024.)
7. Bešker, M. (2009) *Sustav upravljanja organizacijom*. Zagreb: Oskar.
8. Bikić, T. (2015) *Cestovni promet u Hrvatskoj*, Zagreb: Ekonomski fakultet. Preuzeto s: <https://dabar.srce.hr/islandora/object/efzg%3A1577> (13.09.2024.)
9. Brzak, S. (2002) *Transport, špedicija i osiguranje*. Zagreb: Pučko otvoreno učilište.
10. Croatia osiguranje (b.d.) Digitalne inovacije. Preuzeto s:
11. Ćurković, M. (2024) *Liberalizacija tržišta obveznog osiguranja od automobilske odgovornosti – hrvatsko iskustvo*. Pravni fakultet Sveučilišta u Zagrebu (SORS), str. 15-31.
12. Ćurković, M. (n.d.) AO liberalizacija – kada? Preuzeto s: https://www.osiguranje.hr/Private/redakcija/Liberalizacija_Marijan_Curkovic-1.pdf (17.06.2024.)
13. Drljača, M. (2010) *Modeli upravljanja potpunom kvalitetom u funkciji povećanja poslovne izvrsnosti*, doktorska disertacija, Opatija: Fakultet za menadžment u turizmu i ugostiteljstvu.
14. Drljača, M. i Bešker, M. (2010) Održivi uspjeh i upravljanje rizicima poslovanja, *Kvalitet*, br. 7-8, str. 1-2
15. Državni hidrometeorološki zavod (DHMZ) (2023). *Utjecaj vremenskih uvjeta na cestovni promet*. Preuzeto s: https://meteo.hr/proizvodi.php?section=proizvodi_usluge¶m=proizvodi&el=proizvodi_promet (12.09.2024.)
16. DZS (2024) Transport u četvrtom tromjesečju 2023. Preuzeto s: <https://podaci.dzs.hr/2023/hr/58579> (15.06.2024.)

17. Europska agencija za okoliš (2022) Poboljšanje održivosti prometa u Europi. Preuzeto s: <https://www.eea.europa.eu/hr/articles/poboljsanje-odrzivosti-prometa-u-europi> (16.9.2024.)
18. Europski Parlament (22.03.2019.). Emisije CO₂ u prometu EU: Činjenice i brojke. Preuzeto s: <https://www.europarl.europa.eu/topics/hr/article/20190313STO31218/emisije-co2-u-prometu-eu-a-cinjenice-i-brojke> (15.09.2024.)
19. Eurostat:
https://ec.europa.eu/eurostat/databrowser/view/ttr00005/default/table?lang=en&category=t_r oad (12.9.2024)
20. Fabijanić, T. (2011) Osiguranje u prijevozu. Preuzeto s: https://www.scp.hr/file/Osiguranje%20u%20prijevozu%20-%204_r_TL%C5%A0%20-%20nastavno%20pismo.pdf (02.07.2024.)
21. Gozdan, N. (2023). *Prometna ekologija*, Rijeka: Pomorski fakultet. Dostupno na: <https://zir.nsk.hr/islandora/object/pfri%3A3779/datastream/PDF/view> (25.06.2024.)
Grabušić, S. (2018). *Osiguranje robe u cestovnom prijevozu*, Zagreb: Fakultet prometnih znanosti. Preuzeto s: <https://repositorij.fpz.unizg.hr/islandora/object/fpz%3A1510/datastream/PDF/view> (25.09.2024.)
22. Guzić, Š. (2014) Godišnja financijska izvješća poduzetnika u cestovnom prometu za 2014.godinu. *RRIF*, 2/15, str. 97-11.
23. HANFA (2014) *Zakon o osiguranju: službeni pročišćen tekst*. Preuzeto s: https://www.hanfa.hr/getfile/43271/zos_neslužbeni-procisceni-tekst-ii.pdf (01.07.2024.)
24. HANFA (2024) Društva za osiguranje i reosiguranje. Preuzeto s: <https://www.hanfa.hr/registri/trziste-osiguranja/drustva-za-osiguranje-i-reosiguranje/> (29.06.2024.)
25. Hornung, K., Reichmann, T. i Diederichs, M. (1999) Riskomanagemen. *Controlling*, 7(1), str. 317-325.
26. Hrvatska enciklopedija (2024) Cestovni promet. Preuzeto s: <https://www.enciklopedija.hr/clanak/cestovni-promet> (12.06.2024.)
27. Hrvatski ured za osiguranje (2023) Tržište osiguranja u RH u 2022. Preuzeto s: https://huo.hr/upload_data/site_files/objava_stat_trziste-osiguranja-za-veljacu-2022.pdf (02.07.2024.)

28. Hrvatski zavod za norme (n.d.) HRN ISO 31000 - Upravljanje rizikom. Preuzeto s: <https://www.hzn.hr/hr/hrn-iso-31000-upravljanje-rizikom-55/55> (25.06.2024.)
<https://kompanija.crosig.hr/hr/odrzivost/digitalne-inovacije> (13.09.2024.)
<https://repozitorij.efzg.unizg.hr/en/islandora/object/efzg%3A11542/datastream/PDF/view> (26.09.2024)
<https://www.eccos.com.hr/konferencija-sigurnost-u-prometu-izazovi-novih-tehnologija/>
<https://www.tlclogistics.lt/en/the-dangers-of-cargo-transportation-cargo-insurance-insurer-assumes-the-risk/> (26.09.2024)
29. HUBBIG (20.03.2020.) Cestovni prijevoz – prednosti i nedostaci. Preuzeto s: <https://www.hubbig.com/hr/post/cestovni-prijevoz-prednosti-i-nedostaci> (11.09.2024)
30. IFLUIDS (b.d.). Road transport risk. Preuzeto s: <https://ifluids.com.qa/road-transport-risk/> (12.09.2024.)
31. Ifluids. Cestovni promet rizici. Preuzeto s: <https://ifluids.com.qa/road-transport-risk/> (12.09.2024.)
32. Milenković, N. (2020). *Održivi razvoj inteligentnih transportnih sustava*, Preuzeto s: <https://repository.pfri.uniri.hr/islandora/object/pfri%3A2106/datastream/PDF/view> (12.09.2024.)
33. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2017). *Strategija prometnog razvoja Republike Hrvatske 2017.-2030.*. Preuzeto s: <https://mmpi.gov.hr/UserDocsImages/arhiva/MMPI%20Strategija%20prometnog%20razvoja%20RH%202017.-2030.-final.pdf> (13.06.2024.)
34. Ministarstvo mora, prometa i infrastrukture (2024) Prometna infrastruktura. Preuzeto s: <https://mmpi.gov.hr/infrastruktura/prometna-infrastruktura-137/137> (20.06.2024.)
35. Naletina, D. (2023) *Transport, špedicija i osiguranje u poslovnoj logistici*. Karlovac: IT Praxis d.o.o..
36. Narodne novine (1999) Strategija prometnog razvitka Republike Hrvatske, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 139. Preuzeto s: https://narodne-novine.nn.hr/clanci/sluzbeni/1999_12_139_2130.html (16.09.2024.)
37. Narodne novine (2007) *Zakon o prijevozu opasnih tvari*, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 79.
38. Narodne novine (2008). *Zakon o prijevozu u cestovnom prometu*, Zagreb: Narodne novine d.d., 41/2018 (784)(10.9.2024)

39. Narodne novine (2016). *Zakon o kombiniranom prijevozu tereta*, Zagreb: Narodne novine d.d..
40. Narodne novine (2016). *Zakon o potvrđivanju Protokola uz Konvenciju o ugovoru o međunarodnom prijevozu robe cestom (CMR)*, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 6.
41. Narodne novine (2018). *Pravilnik o posebnim uvjetima za vozila kojima se obavlja javni cestovni prijevoz i prijevoz za vlastite potrebe*, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 50.
42. Narodne novine (2019). *Pravilnik o ograničavanju uporabe pojedinih javnih cesta za promet teretnih vozila čija najveća dopuštena masa premašuje 7,5 tona*, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 20.
43. Narodne novine (2020). *Zakon o pružanju informacija o multimodalnim putovanjima*, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 62.
44. Narodne novine (2021). *Zakon o promicanju čistih vozila u cestovnom prometu*, Zagreb: Narodne novine d.d., br. 52.
45. Narodne novine. *Zakon o obveznim odnosima*, Zagreb: Narodne novine d.d., 35/05, 41/08, 125/11, 78/15, 29/18, 126/21, 114/22, 156/22, 155/23
46. Narodne novine. *Zakon o obveznim osiguranjima u prometu*, Zagreb: Narodne novine d.d., 151/05, 36/09, 75/09, 76/13, 152/14, 155/23
47. Narodne novine. *Zakon o prijevozu u cestovnom prometu*, Zagreb: Narodne novine d.d., 41/18, 98/19, 30/21, 89/21, 114/22
48. Narodne novine. *Zakon o sigurnosti prometa na cestama*, NN 67/08, 48/10, 74/11, 80/13, 158/13, 92/14, 64/15, 108/17, 70/19, 42/20, 85/22, 114/22, 133/23.
49. Osiguranje.hr (2023) Poredak hrvatskih osiguravajućih društava. Preuzeto s: <https://www.osiguranje.hr/ClanakDetalji.aspx?22386> (02.07.2024.)
50. Osmanagić Bedenik, N. (2003) *Kriza kao šansa*. Zagreb: Školska knjiga.
51. Pavlić, Pula (2023) *Upravljanje rizicima u međunarodnom multimodalnom transportu*, Ekonomski fakultet u Zagrebu, preuzeto s:
52. Stojković, A. i Jeremić, Lj. (2016) Development of the insurance sector and economic growth in countries in transition. *Megatrend revija*, 13(3), str. 83-106.
53. Svjetska banka (2019) *Analitička podloga za Nacionalnu razvojnu strategiju Republike Hrvatske do 2030*. Preuzeto s: <https://thedocs.worldbank.org/en/doc/845861604615369283-0080022020/original/16Sektorprometa.pdf> (12.09.2024.)

54. Swiss Re (n.d.) A History of Insurance. Preuzeto s:
https://www.swissre.com/dam/jcr:638f00a0-71b9-4d8e-a960-dddaf9ba57cb/150_history_of_insurance.pdf (29.06.2024.)
55. TLC logistics Opasnosti prijevoza tereta. Osiguranje tereta – Osiguratelj preuzima rizik
56. Ujević, N. (2014) Prezentacija „Transportno osiguranje“ održana u Euro posredovanju. Zadar: Sveučilište u Zadru.
57. Zelenika, R. (2006) *Multimodalni prometni sustavi*. Rijeka: Ekonomski fakultet u Rijeci.

POPIS SLIKA

Slika 1. Hrvatska cestovna mreža	5
Slika 2. Opasnosti koje se uvrštavaju u osnovne transportne rizike	15
Slika 3. Strukturni elementi sustava upravljanja rizicima.....	19
Slika 4: Odnos između načela upravljanja rizicima, područja primjene i procesa	20

POPIS TABLICA

Tablica 1. Cestovni prijevoz robe u Republici Hrvatskoj 2022. i 2023. godine	6
Tablica 2. Klasifikacija cesta.....	8
Tablica 3. Razlika između tradicionalnog i suvremenog upravljanja rizicima	18

ŽIVOTOPIS



Mateo Vrbančić

Datum rođenja: 15/12/2001 | **Državljanstvo:** hrvatsko | **Spol:** Muško | **Telefonski broj:** (+385) 913380016 (Kućni) |

E-adresa: vrbanccic.mateo@gmail.com | **Adresa:** Gradna 1/2, 10430, Samobor, Hrvatska (Kućna)

● O MENI

You can provide a description of yourself here...

● RADNO ISKUSTVO

10/06/2024 – TRENUTAČNO Zagreb, Hrvatska
RISK ANALYST SUPERBET

- kontroliranje koeficijenta,
- pregledavanje igrača
- kontroliranje utakmice - da su rezultati i sve ostale stvari dobro upisani, da igrači ne iskorištavaju kašnjenje sustava

Adresa Kuzminečka 10, 10000, Zagreb, Hrvatska

15/06/2016 – 01/06/2024 Samobor, Hrvatska
SKLADIŠNI RADNIK - STUDENT DIV GRUPA

- prepakiranje robe
- slaganje robe
- kontrola robe
- upis robe u sustav
- izdavanje robe

● OBRAZOVANJE I OSPOSOBLJAVANJE

01/09/2016 – 01/06/2020 Samobor, Hrvatska
EKONOMIST - ETUŠ ETUŠ - EKONOMSKA, TURISTIČKA I UGOSTITELJSKA SREDNJA ŠKOLA

01/10/2020 – TRENUTAČNO Zagreb, Hrvatska
STRUČAN PRVOSTUPNIK EKONOMIJE - EKONOMSKI FAKULTET SVEUČILIŠTA U ZAGREBU

● JEZIČNE VJEŠTINE

Materinski jezik/jezici: **HRVATSKI**

Drugi jezici:

	RAZUMIJEVANJE		GOVOR		PISANJE
	Slušanje	Čitanje	Govorna produkcija	Govorna interakcija	
ENGLESKI	B2	B1	B1	B1	B1

Razine: A1 i A2: temeljni korisnik; B1 i B2: samostalni korisnik; C1 i C2: iskusni korisnik

● VOZAČKA DOZVOLA

Vozačka dozvola: AM

Vozačka dozvola: B

● DIGITALNE VJEŠTINE

MS Office (Word Excel PowerPoint) | Timski rad | Prilagodljivost | Komunikacijski programi (Skype Zoom TeamViewer) | S lakocom prihvacam i rješavam nove izazove kroz koje napredujem | Rad na računalu | Društvene mreže | Informacije i komunikacija (pretraivanje interneta)