

Fotoradary, szkolenia i drogi, czyli bezpieczeństwo kierowców samochodów służbowych w MŚP w Polsce

Wyniki badań Instytutu Keralla Research, czerwiec 2013

Mikro, małe i średnie firmy to w Polsce ponad 2 mln aktywnych podmiotów gospodarczych. Z regularnych badań tej grupy, jakie Instytut Keralla Research prowadzi od czterech lat wynika, że ok. 6,5% firm zatrudniających poniżej 250 osób, nie posiada ani jednego pojazdu służbowego. Pozostali używają na co dzień minimum jeden firmowy samochód. - Wyobrażając sobie skalę ruchu drogowego, za który odpowiadają kierowcy aut firmowych, należy uwzględnić, że co druga firma reprezentująca small biznes posiada do 5 pojazdów. Reszta ma do dyspozycji ponad 6 samochodów. W praktyce oznacza to, że po kraju codziennie poruszają się przede wszystkim kierowcy użytkujący samochody służbowe, a mówimy tu przecież wyłącznie o mikro, małych i średnich firmach. Jeśli dodać kierowców dużych koncernów, posiadających rozbudowane floty uzyskamy wielomilionową załogę pracowników, dla których jazda „za kółkiem” jest nieodłącznym elementem codziennych obowiązków – mówi Katarzyna Pydych, dyrektor generalny Instytutu Keralla Research.

Niniejsze wyniki badań to krótka, ale wiele mówiąca, prezentacja opinii właścicieli firm MŚP na temat postrzeganego kierunku zmian podnoszących bezpieczeństwo na drogach, w tym także, ich stosunku do szkoleń, fotoradarów, o których dyskutują rządzący oraz tego czy płacenie mandatu karnego, który powinien być przestrożą dla kierującego, obciąża zawsze tylko jego prywatny budżet?

Co wpłynęłoby pozytywnie na bezpieczeństwo pracowników-kierowców?

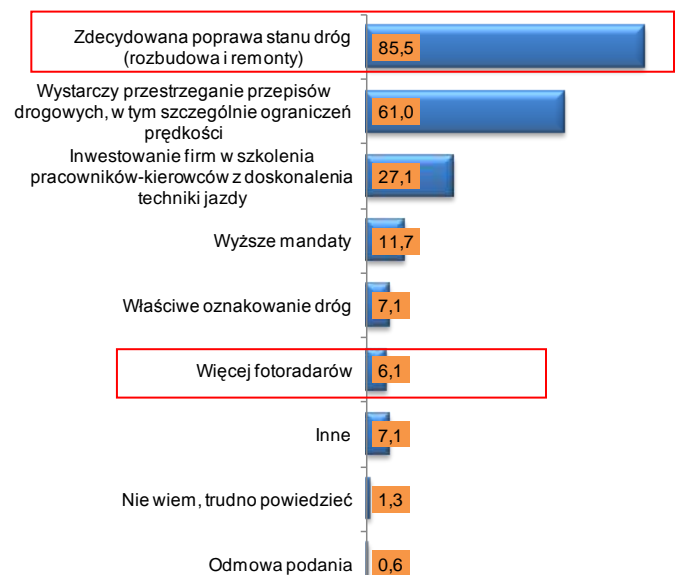
Z badania Instytutu Keralla Research wynika, że nie tyle fotoradary, ile raczej zdecydowana poprawa stanu dróg zwiększyłaby w Polsce bezpieczeństwo pracowników-kierowców w trakcie wykonywania ich służbowych podróży. Tego zdania jest 85,5 proc. przedsiębiorców, których pracownicy, na co dzień, pokonują dziesiątki kilometrów wykonując swoje obowiązki.

Drugim czynnikiem, który podniósłby bezpieczeństwo kierowców firmowych jest lepsze, niż dotąd przestrzeganie przez nich samych przepisów drogowych. Braki w tym zakresie dostrzega 61 proc. badanych, podkreślając, że respektowanie znaków drogowych, w szczególności dotyczących ograniczeń prędkości podniosłoby ogólne bezpieczeństwo użytkowników dróg w Polsce.

Trzecim istotnym czynnikiem są szkolenia dla pracowników-kierowców. Inwestowanie w edukację to według 27,1 proc. badanych przedsiębiorców efektywny sposób podnoszenia bezpieczeństwa.

Jeśli chodzi o jazdę kierowców firmowych, co najbardziej podniosłoby bezpieczeństwo na drogach?

Dane % dla n=539
(nie sumuje się do 100 proc., więcej niż jedna odpowiedź)
[KERALLA RESEARCH]



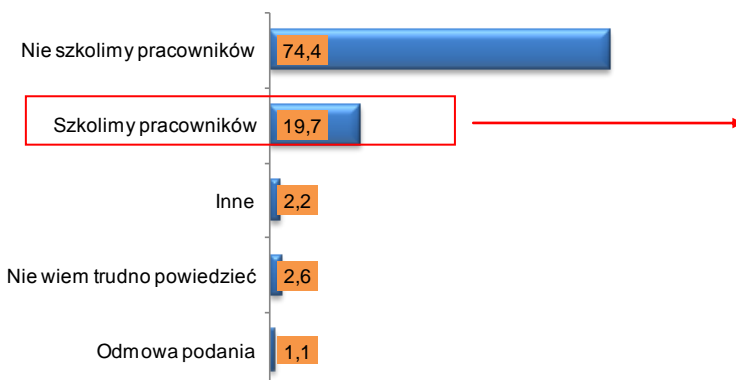
Za najmniej skuteczne w walce o poprawę bezpieczeństwa uznano zwiększanie liczby fotoradarów na drogach. To dobry kierunek zmian tylko w opinii 6,1 proc. ankietowanych przedsiębiorców. Więcej zwolenników ma podnoszenie wysokości mandatów (11,7 proc.) czy po prostu lepsze oznakowanie dróg (7,1 proc.).

Niemal co trzeci przedsiębiorca ma świadomość, że szkolenie kierowców pozytywnie wpływa na ogólne bezpieczeństwo na drogach i bezpieczeństwo samego pracownika. Czy jednak szkoli się pracujących w mikro, małych i średnich firmach pracowników-kierowców?

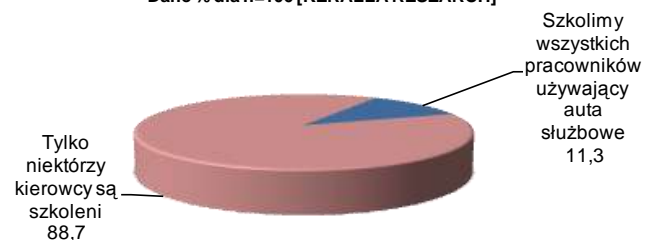
Z raportu Keralla Research wynika, że 74,4 proc. nie prowadzi żadnych szkoleń podnoszących umiejętności jazdy kierowców. Inwestuje w takie szkolenia tylko - lub może aż - 19,7 proc. badanych firm. Na pytanie jednak czy wszyscy pracownicy są objęci szkoleniami okazuje się, że zaledwie 11,3 proc. stara się wszystkich użytkujących służbowy pojazd kierowców na szkolenia.

Zdecydowana większość (88,7 proc.) przyznaje, że jeśli już prowadzone są szkolenia w firmie z bezpieczeństwa jazdy - to w praktyce jest nimi objęta mała grupa pracowników, najczęściej handlowcy i pozostali jeżdżący regularnie w teren.

Czy pracownicy w firmie, kierujący autami służbowymi są szkoleni z bezpiecznej jazdy?
Dane % dla n=539 [KERALLA RESEARCH]



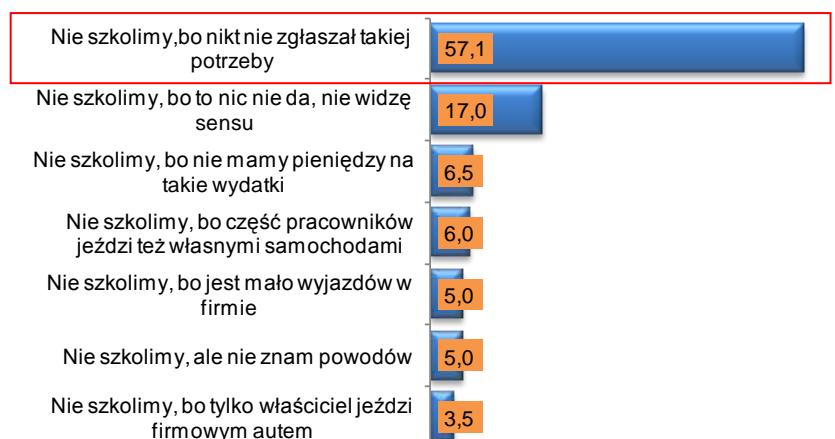
Czy wszyscy pracownicy w firmie, kierujący autami służbowymi są szkoleni z bezpiecznej jazdy?
Dane % dla n=106 [KERALLA RESEARCH]



- Co ciekawe w firmach, które w ogóle nie szkolą pracowników użytkujących służbowe pojazdy, jako powód nie inwestowania w kursy z bezpieczeństwa, podawano najczęściej brak zainteresowania takimi kursami ze strony samych kierowców. Ponad 57 proc. badanych twierdzi, że szkoleń nie ma, bo nikt nie zgłasza takiej potrzeby – mówi Katarzyna Pydych, dyrektor generalny Instytutu Keralla Research.

17 proc. przedsiębiorców otwarcie przyznaje: nie szkolimy pracowników, bo „nic to nie da, nie ma to sensu”.

Dlaczego pracownicy, kierujący autami służbowymi nie są szkoleni z bezpiecznej jazdy?
Dane % dla n=401 [KERALLA RESEARCH]



Czy w firmach MSP sprawdza się trzeźwość pracowników-kierowców?

Raport Keralla Research pokazuje, że niemal w połowie badanych przedsiębiorstw (49 proc.) nie ma zwyczaju regularnego sprawdzania stanu trzeźwości pracowników dysponujących autami służbowymi.

Regularnie kontrole trzeźwości przeprowadza się tylko w 8,3 proc. firm.

W 35,6 proc. firm kontroluje się tylko, gdy jest podejrzenie lub informacja, że pracownik może być nietrzeźwy.

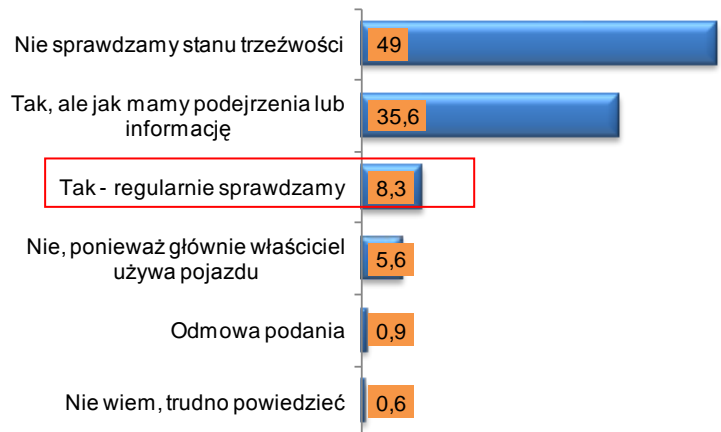
Jeśli kierowca jadący samochodem służbowym otrzymał mandat drogowy to musi sam za niego zapłacić. Takie są praktyki w 60,5 proc. badanych firm.

Jakie zasady panują w pozostałych 40 proc. przedsiębiorstw?

Co interesujące, w co dziesiątej firmie, to pracodawca reguluje mandat kierowcy-pracownika (10 proc.). Kolejne 12,6 proc. firm wskazuje, że ostateczna decyzja kto płaci: firma czy kierujący zależy od powodów otrzymania mandatu karnego. W przypadku 4,3 proc. firm badani potwierdzają, że koszt jest dzielony. Część kary pokrywa kierowca, część pracodawca. A w przypadku 2 proc. firm ankietowani wskazują, że obciążenie kwotą za mandat karny może być łagodniejsze dla kierującego, im wyższe ma on stanowisko w firmie.

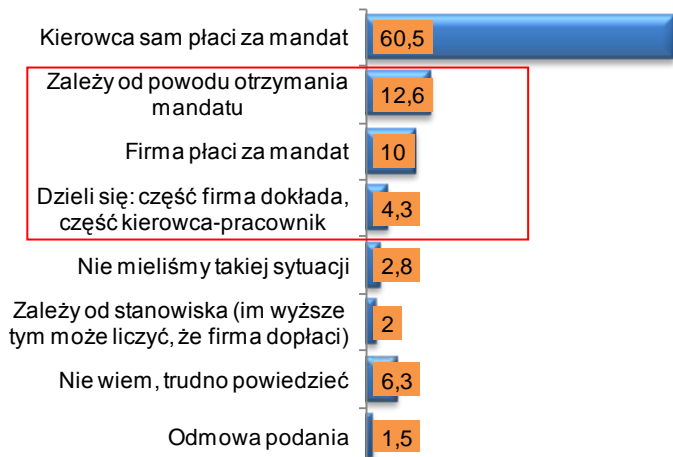
Czy praktykuje się w firmie kontrole trzeźwości pracowników-kierowców używających alkomatów?

Dane % dla n=539
[KERALLA RESEARCH]



Czy pracownik, który otrzymał mandat - płaci za niego sam czy firma płaci? Jaka jest praktyka?

Dane % dla n=539 [KERALLA RESEARCH]



Autor: Katarzyna Pydych, General Director Keralla Research

W przypadku korzystania z danych prosimy o podanie źródła: Instytut Keralla Research. Badanie wykonano dla Partnerstwa dla Bezpieczeństwa Drogowego, którego Instytut Keralla Research jest partnerem.

- **Próba:** uczestnicy badania to mikro, małe i średnie przedsiębiorstwa, losowane z bazy danych GUS (rejestr REGON) oraz branżowych zestawień bazodanowych. Próba jest ogólnopolska, reprezentatywna, wynosi N = 600. Błąd pomiaru +/- 4 proc., poziom ufności 95 proc. Próba oddaje strukturę firm sektora MŚP; badanie uwzględnia reprezentację firm mikro zatrudniających do 9 osób.
- **W badaniu biorą udział wyłącznie firmy prywatne**, prowadzące aktywną działalność zarobkową (firmy niezawieszone, nie będące w stanie likwidacji, niepaństwowe). Firmy prowadzące działalność produkcyjną, handlową lub usługową.
- **Respondentem** była osoba odpowiedzialna lub współodpowiedzialna za zarządzanie firmą. Najczęściej właściciel/współwłaściciel firmy, dyrektor zarządzający, wspólnik, prezes/wiceprezes, członek zarządu, dyr. finansowy, główny księgowy, osoba na stanowisku dyrektora lub osoby pozostałe wskazane, jako odpowiedzialne za rozwój, zakupy, inwestycje, współzarządzanie firmą. Jeden respondent - reprezentował jedną firmę.
- **Technika:** wywiady telefoniczne wspomagane komputerowo CATI.
- **Publikacja:** Wrocław, maj 2013

KERALLA RESEARCH
Instytut Badań i Rozwiązań B2B
Pl. Wolności 11, 50-071 Wrocław, Polska
• Biuro: (+48) 71 788 46 78 • Faks: (+48) 71 722 03 72 •
✉ kontakt@keralla.pl
• www.keralla.pl

