

NIŻSZE SKŁADKI I WIĘKSZE BEZPIECZEŃSTWO

VOLKSWAGEN FINANCIAL SERVICES

BANK. LEASING. UBEZPIECZENIA. MOBILNOŚĆ.

Utrzymanie floty pojazdów to niezbędny element funkcjonowania wielu firm, często generuje on jednak istotne koszty. Jednym z elementów tych wydatków jest koszt polis ubezpieczeniowych. O tym, jak obniżyć koszty samochodów firmowych i jednocześnie poprawić bezpieczeństwo kierowców, mówi Daniel Trzaskowski, dyrektor zarządzający biznesu flotowego polskiego oddziału Volkswagen Leasing.

Dlaczego zarządzanie szkodowością w firmie jest tak ważne?

Im wyższa jest szkodowość w firmie, tym koszty ubezpieczeń komunikacyjnych we flocie pojazdów będą wyższe. Jeżeli prowadzimy większe przedsiębiorstwo, firma ubezpieczeniowa uważnie przeanalizuje łączną szkodowość pojazdów. Kiedy jesteśmy średnim lub małym podmiotem gospodarczym, wtedy ubezpieczyciel patrzy na szkodowość pojedynczych samochodów. Umowę przedłuża na kolejny rok, biorąc pod uwagę szkodowość z mijającego roku.

Za poziom szkodowości odpowiadają dwa czynniki: ilość szkód i ich wartość. Praktyka pokazuje, że osoby jeżdżące zgodnie z przepisami to również te, które nie eksploatują nadmiernie pojazdów, w związku z czym maleją choćby koszty serwisu. Z drugiej strony pracownicy, którzy jeżdżą agresywnie, generują większe koszty nie tylko związane z samą szkodowością, ale również ze zużyciem paliwa oraz istotnych części i podzespołów auta.

Przypomnę, że wydatki związane z ubezpieczeniem pojazdów wynoszą około 12% całkowitych kosztów

posiadania samochodu, czyli TCO (total cost of ownership). Drugim ważnym aspektem jest szeroko pojęte bezpieczeństwo. Jako pracodawcy musimy stale dbać o to, by było ono jak najwyższe. Pół biedy, jeśli mamy do czynienia ze zwykłymi kolizjami, ale poważne wypadki mogą mieć druzgoczący wpływ na morale zespołu, a także na sam biznes.

Jak najskuteczniej zarządzać szkodowością?

Do skutecznego zarządzania szkodowością trzeba podejść jak do każdego innego zarządzania ryzykiem w firmie. Najlepiej zacząć od analizy szkodowości – powinniśmy mieć dane dotyczące tego, jakie szkody wystąpiły w minionym roku, i na podstawie tych informacji stworzyć analizę oraz prognozować przyszłość. Ważne jest także, jakiego rodzaju to były szkody. Co się najczęściej zdarzało? Jaki był najczęstszy powód stłuczek czy wypadków?

Menedżer floty powinien co jakiś czas przedstawiać zestawienie tych informacji na spotkaniach z użytkownikami firmowych pojazdów. Analiza szkodowości jest bardzo ważna ze względu

na to, firma skutecznie realizuje swoją strategię, a w tym strategię utrzymania floty samochodowej oraz wyciąga wnioski na przyszłość. Takie spotkania działają też na wyobraźnię. Załóżmy, że powodem poważnej kolizji, której ulega nasz kierowca, było wymuszenie przez niego pierwszeństwa. Ten fakt trzeba zaprezentować za zgodą danego użytkownika pozostałym pracownikom, żeby się zastanowili, czy sami jeżdżą bezpiecznie.

Kolejnym krokiem może być wysłanie danego pracownika na szkolenie z bezpiecznej jazdy. W trakcie kursu kierowca poznaje metody radzenia sobie w stresujących sytuacjach i doskonali praktyczne umiejętności, takie jak wychodzenie z poślizgu w warunkach bliskich naturalnym warunkom atmosferycznym. Volkswagen Leasing współpracuje ze Škoda Auto Szkołą, z której korzysta coraz więcej naszych klientów.

Czy to zawsze działa? Przeważająca część klientów twierdzi, że po tym szkoleniu jeździ bezpieczniej, natomiast są też tacy, którzy pomimo szkolenia nadal czują się za bardzo pewnie za kierownicą. To nie jest dobry sygnał, ponieważ takie osoby zwykle mocniej wciskają pedał gazu. Pamiętajmy: z danych Komendy Głównej Policji wynika, że przyczyną znakomitej większości wypadków jest zachowanie kierowców. Moim zdaniem, szkolenia z bezpiecznej jazdy powinny być traktowane jako ważny element budowania bezpieczeństwa w firmie i należy nimi objąć wszystkich pracowników. Jednocześnie warto stosować system kar i nagród, by promować bezpieczne zachowania i piętnować te złe.

Zarządzanie szkodowością w dużej mierze zależy od wdrażania polityki flotowej, a jednak wiele przedsiębiorstw, szczególnie małych i średnich, nie korzysta z tego narzędzia. Proszę powiedzieć, czym jest polityka flotowa i jak skutecznie realizować jej założenia.

Polityka flotowa to jest podstawowa kwestia, którą każde przedsiębiorstwo powinno się zająć, żeby uporządkować procesy floty w firmie, w tym zarządzać szkodowością. To dokument, który reguluje wszystkie aspekty związane z samochodami firmy. Odpowiada na pytania: jaki samochód komu się należy, jakie są limity na paliwo, na kilometry, ale też definiuje wzajemne prawa oraz obowiązki firmy i pracownika w odniesieniu do firmowego auta, np. kto ma komu zgłosić szkodę, kto ma pojechać do serwisu czy kto jest odpowiedzialny za który etap procesu.

Polityka flotowa może zawierać także rozporządzenia dotyczące kar i nagród. Jeżeli użytkownik szanuje samochód i nie ma szkód autocasco ze swojej winy, to powinien zostać nagrodzony. Na czym polegają kary? Karać należy za szkody autocasco z winy użytkownika. Oczywiście, możemy przyjąć jeden z wielu mechanizmów. Są firmy, które karzą za pierwszą szkodę. Z doświadczeń Volkswagen Leasing wynika jednak, iż najczęściej jest stosowany zapis, że koszt szkody do udziału własnego jest przenoszony dopiero z drugą szkodą w roku. W roku kalendarzowym za pierwszą szkodę ze swojej winy użytkownik nic nie płaci, a za drugą płaci wysokość udziału własnego. Proszę mi wierzyć – to bardzo skuteczny system.

Firma niemająca doświadczenia w tworzeniu polityki flotowej musiałaby poświęcić dużo czasu i pracy, aby samodzielnie napisać taki dokument. Polecam więc po prostu kupić gotową politykę flotową i dostosować ją do własnych potrzeb. Volkswagen Financial Services przygotował taki schemat polityki flotowej dla klientów firmowych Škody, a nasi konsultanci w ramach programu Biznes Ekspert pomagają w jego wdrożeniu.

Jak wykorzystywanie najnowszych technologii może wpływać na ubezpieczenia?



Rynek ubezpieczeń w przeszłości zmienił się cyklicznie – co kilka lat ceny rosły i spadały. Te fluktuacje można było przewidzieć. Przez dwa ostatnie lata mieliśmy podwyżki cen ubezpieczeń, które w mojej ocenie dziś osiągnęły wartość szczytową. Oznacza to, że ten rynek powinien niebawem „mięknąć” i powróci znowu ostrzejsza konkurencja cenowa wśród ubezpieczycieli. Należy jednak pamiętać, że na niższe stawki będą mogli liczyć tylko klienci, którzy panują nad swoją szkodowością. Ci, którzy w tej kwestii nie robią nic, a z drugiej strony mają zły wynik szkodowy, mogą się nawet spodziewać kolejnych wyższych stawek za ubezpieczenie. W poprzednich cyklach zdarzały się sytuacje, że firmy ubezpieczeniowe obniżały wartość składek klientom do granicy opłacalności. Przewiduję jednak, że tym razem będzie nieco inaczej, ponieważ ubezpieczyciele zaczynają stosować zaawansowane metody oceny ryzyka związanego ze szkodami. Jak nie tracić na wypłaconych ubezpieczeniach, a jednocześnie zatrzymać klientów, dając im korzystną cenę? Firmy ubezpieczeniowe wykorzystują rozwiązania oparte na sztucznej inteligencji i skomplikowanych modelach predykcyjnych do tego, żeby prognozować, co się może dzieć w przyszłości, czyli jaka może być szkodowość w konkretnej firmie.

Telematyka i wykorzystanie metod telemetrycznych to jedno z tych rozwiązań, które pozwalają na dokładną analizę stylu jazdy. Czy jesteśmy u progu wprowadzenia do Polski ubezpieczeń opartych na takich indywidualnych parametrach?

Volkswagen Financial Services właśnie je wprowadza. Formą takich ubezpieczeń jest UBI, czyli usage based car insurance. W ramach ubezpieczeń UBI mamy dwa modele: Pay as you drive, w których składka ubezpieczeniowa uzależniona jest od liczby kilometrów pokonywanych przez klienta, oraz Pay how you drive. To są bardziej zaawansowane produkty, które biorą pod uwagę nie tylko przebiegi, ale również styl jazdy kierowcy.

Telematyka wykorzystywana w ubezpieczeniach w Polsce zaczyna się rozwijać. Volkswagen Financial Services rozpoczął w sierpniu projekt pilotażowy, bazujący na zasadach UBI, który dotyczy klientów indywidualnych i małych flot. Polega on na tym, że w ramach ściągniętej na smartfon aplikacji InMobi zbieramy dane na temat użytkownika pojazdu i na tej podstawie możemy wycenić ubezpieczenie, w tym zaoferować w kolejnym roku znaczną zniżkę na pakiet ubezpieczeniowy. Czas pokaże, kiedy taki system łączący ubezpieczenia flot ze stylem jazdy ich kierowców będziemy mogli rozszerzyć na duże parki pojazdów, ale UBI to bez wątpienia przyszłość.

Oceniając ryzyko szkodowe, ubezpieczyciel bardzo pozytywnie patrzy na klienta, który stosuje telematykę. Oczywiście pozostaje pytanie, jak klient zarządza tak uzyskanymi danymi i jakie wyciąga z nich wnioski. Czy buduje modele scoringowe i dzieli użytkowników na tych, którzy szanują samochód i nie eksploatują go nadmiernie, oraz tych, którzy źle z niego korzystają? Czy wobec tych ostatnich wprowadza działania korygujące? Czy implementuje zasady grywalizacji, nagród i kar? I tu wracamy do polityki flotowej, która może stanowić stabilną bazę do wzrostu bezpieczeństwa kierowców oraz osiągnięcia zrównoważonego budżetu firmowej floty. •