

Telemetria i elektrogadżety

Gromadząc dane o tym, jakie systemy bezpieczeństwa ma pojazd, i zestawiając je z danymi szkodowymi, można uchwycić tendencje i wpływ poszczególnych zabezpieczeń na częstość szkód i ich rozmiar. - Piotr Gortatowicz

"Przedstawiciel handlowy, dumny z ultranowoczesnego smartfona, którego otrzymał wczoraj za wybitne osiągnięcia w sprzedaży, odpalił rano samochód. Po drodze jak zawsze postanowił wykonać kilka telefonów do klientów. Niestety, klawiatura nie dała się odblokować. Przedstawiciel zaklął brzydko, wspominając wczorajszą rozmowę z szefem, że *przy dużych prędkościach nie zadzwoni*. Zwolnił do 20 km/h - smartfon zadziałał. Po kilku takich rozmowach z wymuszonym ograniczeniem prędkości złapał spóźnienie w trasie, więc przycisnął "ile fabryka dała", nie bacząc na znaki drogowe. Kiedy wyłączał silnik przed biurem klienta, smartfon wyświetlił mu maila z ostrzeżeniem od fleet managera i wykazem ewidentnych naruszeń przepisów drogowych w ciągu właśnie ukończonej podróży". Science fiction? Niekoniecznie...

Elektronika na straży bezpieczeństwa

Samochody są coraz bardziej naszpikowane elektroniką, której celem jest poprawa bezpieczeństwa. Paleta dostępnych rozwiązań jest szeroka. Proste czujniki cofania w zderzaku. Lusterko wsteczne ostrzegające, że w "martwym polu" jest inny pojazd. Fotel kierowcy wibrujący, gdy zmienimy pas ruchu *bez* włączenia kierunkowskazu. Kamera śledząca twarz kierowcy i wysyłająca komunikaty o potrzebie przerwy w podróży, jeśli zdiagnozuje objawy zmęczenia. Alkomat wyczuwający opary alkoholu i uniemożliwiający zapłon silnika *bez* "dmuchnięcia w balonik". Czarna skrzynka, która na podstawie przeciążeń rozpoznaje, że pojazd miał wypadek i sama łączy się ze służbami ratunkowymi. Smartfon, który nie odblokuje się przy prędkości większej niż "X" (ale obsłuży połączenia przychodzące). Kamera odczytująca znaki drogowe i wyświetlająca ostrzeżenia na przedniej szybie. Nawigacja, która na zaplanowanej trasie zredukuje prędkość i włączy kierunkowskaz przed zakrętem. Plus poczciwy GPS, który zmierzy prędkość, porówna z mapą i wyświetli alert przekroczenia dopuszczalnych wartości...

Dzięki elektrogadżetom szansa na spowodowanie kolizji maleje.

Czy coś może z tego wynikać dla ubezpieczeń?

Ano, może... dużo i niewiele. Nie ma wątpliwości, że dzięki tym urządzeniom szansa na spowodowanie kolizji zmaleje. Inwestowanie w ich instalację powinno być wspólnym celem zarówno underwritera, jak i klienta flotowego. Wszak rzadsze i mniejsze szkody powinny przekładać się na niższe składki. Niby jest to oczywiste, jednak trzeba zdawać sobie sprawę z realiów finansowych. Średnia składka AC w 2012 roku wyniosła 1118 zł ogółem i 1945 zł dla osób prawnych. To wartości porównywalne lub wręcz niższe od kosztu instalacji i 3-letniego utrzymania samego systemu GPS. Więc dla firmy, której składki są zbliżone do średniej, instalacja takich systemów tylko dla celów ubezpieczeniowych nie ma sensu - oszczędności na składce nie zbilansują inwestycji. Oczywiście inaczej będzie to wyglądało w przypadku transportu ciężkiego, gdzie składka AC za ciągnik z naczepą może wynosić 10 tys. zł i więcej. Dlatego też inwestycja w telemetrię i systemy bezpieczeństwa musi stanowić element szerszej polityki posiadacza floty: + bo dzięki takim systemom spadają koszty przestoju pojazdów, wydatków na samochody zastępcze, niektóre koszty operacyjne, jak np. ręczne rozliczanie faktur za paliwo do samochodu zastępczego (karta paliwowa jest z reguły "przywiązana" do numeru rejestracyjnego),

Inwestycja w telemetrię i systemy bezpieczeństwa musi stanowić element szerszej polityki posiadacza floty.

+ bo dzięki nim spadają koszty absencji pracowniczej, zastępstw, nadgodzin,

+ bo eliminuje się utracone wpływy spowodowane przestojami,

+ bo oszczędza się na kosztach operacyjnych, optymalizując - dzięki np. śledzeniu tras - logistykę i wykorzystanie samochodów we flocie,

+ bo można wpływać na zachowania kierowców,

+ bo wreszcie można oszczędzić na składkach ubezpieczeniowych.

Należy mieć świadomość, że dla samych ubezpieczeń inwestycja w bezpieczeństwo floty często nie ma uzasadnienia ekonomicznego. Ale jeśli już się pojawi - nie można jej pominąć, kalkulując składki. I tu pojawia się pole do popisu dla specjalistów od ubezpieczania flot - brokerów, underwriterów, jak oszacować wpływ zakresu i rodzaju systemów bezpieczeństwa na przyszłe zmniejszenie się szkodowości floty. Czy większy wpływ będzie miał stały monitoring GPS, czy też czarna skrzynka w połączeniu z czujnikami martwego pola? A może czujniki cofania i kamera w przednim zderzaku? Największym problemem jest to, że wiedza na ten temat jest wąska i o eksperckim charakterze. Nie przypominam sobie, by wnioski ubezpieczeniowe towarzystw były pełne pytań, jakie systemy bezpieczeństwa ma pojazd. A przecież gromadząc takie dane i zestawiając je z danymi szkodowymi, można uchwycić tendencje i wpływ poszczególnych zabezpieczeń na częstość szkód i ich rozmiar. Być może ktoś, kto się tego podejmie, za 2-3 lata będzie posiadaczem najlepszych taryf w kraju? Nie tylko dla flot...

Piotr Gortatowicz

Wieloletni praktyk rynku ubezpieczeń komunikacyjnych, z doświadczeniem zdobytym zarówno po stronie brokerskiej, jak i zakładu ubezpieczeń. Aktualnie prowadzi własną działalność.