

1 SPOSOBY OGRANICZENIA RYZYKA PRACY NA STANOWISKU KIEROWCY W FIRMIE TRANSPORTU DROGOWEGO TOWARÓW

Remigiusz Kozłowski¹, Anna Palczewska²
Katedra Logistyki, Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego

1. Wprowadzenie

Ilość pojazdów ciężarowych w Polsce w 2014 roku w porównaniu do roku 2013 zwiększyła się aż o 800 tysięcy sztuk. Wzrost ilości pojazdów rok do roku pośrednio wskazuje na istotny wzrost zatrudnienia na stanowiskach kierowców. Zawód ten jest związany z częstym przebywaniem poza miejscem zamieszkania (kierowcy zawodowi pokonują dużo kilometrów). W związku ze specyfiką tego stanowiska są oni narażeni na szereg różnych ryzyk. W artykule poruszone zostają kwestie najczęściej występujących ryzyk na stanowisku kierowców oraz sposoby ich ograniczenia. Ciekawą inicjatywą są realizowane szkolenia dla kierowców zawodowych prowadzone przez liderów rynku sprzedaży samochodów ciężarowych w Polsce w ostatnich pięciu latach. Celem tych działań jest zwiększenie bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Celem artykułu jest rozpoznanie i charakterystyka wybranych sposobów zapobiegania występowania ryzyk na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów.

2. Definicje, pojęcie ryzyka i zarządzania ryzykiem

Zarówno w życiu codziennym jak i na każdym stanowisku pracy występuje ryzyko, jest ono jednak różne. O ile z ryzykiem życia codziennego musimy się pogodzić, o tyle ryzyko podczas wykonywanej pracy możemy w sposób przemyślany i za pomocą narzędzi lub wypracowanych metod, starać się eliminować.

¹ Kierownik Zakładu Zarządzania Łańcuchem Dostaw – Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

² Przewodnicząca Koła Naukowego Logistyki – Wydział Zarządzania Uniwersytetu Łódzkiego.

Źródło: Kozłowski R., Palczewska A., *Sposoby ograniczenia ryzyka pracy na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz i Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 44-53

W literaturze można spotkać się z różnymi rodzajami ryzyka np.: finansowe, w skład którego wchodzi takie ryzyka jak rynkowe, prawne, operacyjne, płynności, kredytowe, biznesu czy wydarzeń. [Jajuga 2007, s. 18]. Z kolei podział ryzyka z 1965 roku przedstawia je jako ryzyko: właściwe, subiektywne oraz obiektywne [Pheumans 1965, s. 99]. Występują również różne podejścia do rozumienia tego ryzyka takie jak, „niedostateczna skuteczność działania z perspektywy celu organizacji” – najczęściej rozumiane jako możliwość wystąpienia sytuacji niepożądanego [Zawiła-Niedźwiedzki 2013, s. 55]. Jest to koncepcja neutralna, podczas gdy rezultat pewnego działania jest trudny, lub niemożliwy do przewidzenia [Jajuga 2007, s. 19]. Jest też inne podejście gdzie ryzyko rozumiane jest jako zespół negatywnych określeń takich jak „zagrożenie”, „strata” niebezpieczeństwo” „szkoda” [Urbanowska-Sojkin 2013, s. 19].

W latach '90 XX wieku pojawiła się definicja zarządzania ryzykiem. Europejskie Stowarzyszenie Zarządzania Ryzykiem FERMA definiuje pojęcie ryzyka jako proces, w którym organizacja rozwiązuje problemy towarzyszące działalności tej organizacji w taki sposób, aby prowadzone działania przyniosły korzyści [Domański 2014, s. 46].

Umiejętne zarządzanie ryzykiem może wesprzeć działalność przedsiębiorstw, które z niego korzystają [Domański 2014, s. 10]. Można poprzez ich zidentyfikowanie ograniczać potencjalne straty jakie powodują a w innych przypadkach nawet doprowadzić do otrzymania zysków [Domański 2014, s. 62]. Zarządzanie ryzykiem jest więc niczym innym jak odpowiednim podejmowaniem decyzji w relacji z realizacją określonych zadań mających na celu utrzymanie możliwego do zaakceptowania poziomu ryzyka [Domański 2014, s. 62]. Stosując pewne uproszczenia wskazuje się na cztery etapy tego zarządzania: identyfikację, pomiar, sterowanie oraz monitorowanie i kontrolę [Jajuga 2007, s. 15].

Jednak aby móc umiejętnie zarządzać ryzykiem, należy zlokalizować jego źródła. Ryzyka wywodzą się z zasobów jakimi dysponują przedsiębiorstwa. Do zasobów zalicza się m.in.: technologię, kapitał finansowy oraz zasoby ludzkie. Z kolei to od wiedzy a także motywacji i wartości kapitału ludzkiego, zależy poziom ryzyka wewnątrz organizacji. Zarządzanie ryzykiem jest również rozumiane jako nowe źródła przewagi konkurencyjnej na świecie [Urbanowska-Sojkin 2013, s. 289].

W celu określenia poziomu ryzyka dokonuje się między innymi jego oceny. Ocena ryzyka to pośrednio umiejętność oszacowania prawdopodobieństwa wystąpienia określonych zdarzeń a w przypadku oceny ryzyka zawodowego zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony zdrowia pracowników [Romanowska-Słomka i in. 2003, s. 17]. Konieczne jest, aby ocena ryzyka była zawsze aktualna oraz aby była dostosowana do rzeczywistych zagrożeń jakie mogą występować na stanowisku pracy [Przykłady oceny ryzyka zawodowego dla wybranych stanowisk pracy 2015]. Ryzyko zawodowe na stanowisku pracy można ocenić poprzez użycie jednej z metodyk oceny takiego ryzyka, są to [Bryła 2007, s. 8]:

Źródło: Kozłowski R., Palczewska A., *Sposoby ograniczenia ryzyka pracy na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz i Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 44-53

- polska Norma PN-N 18002:2000,
- ocena ryzyka według metody Risk SCORE,
- ocena ryzyka według metody PHA,
- ocena ryzyka oparta na normie MIL STD 882.

Trzy pierwsze metody są stosowane przez Państwową Inspekcję Pracy. Metoda PN-N-18002 jednoznacznie wskazuje na zastosowanie określonych działań w celu zmniejszenia lub wyeliminowania występujących ryzyk [Przykłady oceny ryzyka zawodowego dla wybranych stanowisk pracy 2015]. Jest ona oparta na takich parametrach, jak: ciężkość następstw i prawdopodobieństw z jakimi następstwa powstałe w wyniku ekspozycji na ryzyko mogą wystąpić. Oszacowanie tego ryzyka następuje w oparciu o trzystopniową skalę: małe, średnie i duże. To właśnie w oparciu o tę skalę dokonuje się oszacowania ryzyka [Krótka charakterystyka wybranych metod oceny ryzyka... 2015].

Dokonuje się również oceny przydatności nowych metod określania ryzyka, między innymi takich jak „metoda czarnych punktów”. Polega ona na ukierunkowaniu na minimalizację strat. Zdarzenia niepożądane zostają dokładnie przeanalizowane oraz identyfikuje się częstotliwości jego występowania [Krótka charakterystyka wybranych metod oceny ryzyka... 2015].

Ocena ryzyka w oparciu o metodę Risk SCORE, określa poziom ryzyka w oparciu o trzy następujące parametry [Krótka charakterystyka wybranych metod oceny ryzyka... 2015]:

- możliwe skutki,
- ekspozycja,
- prawdopodobieństwo wystąpienia zdarzenia.

Parametr możliwych skutków – następstw zagrożeń przedstawiony jest w podziale między 1-100. Pokazany jest w trzech obszarach: szacunkowego, ludzkiego i materialnego. Nazwany jest parametrem „S”. Parametr ekspozycji – narażenia na zagrożenia. Charakteryzuje go częstotliwość występowania zdarzeń. Podzielony jest na ekspozycję ciągłą, częstą (codzienną); raz na tydzień, raz na miesiąc, kilka razy w roku, rzadko (raz w roku). Parametr prawdopodobieństwa wystąpienia zdarzenia – w podziale na charakterystyką, szanse i prawdopodobieństwo.

Metoda PHA pozwala na oszacowanie ryzyka w ujęciu jakościowym. Odczytywana jest poprzez relację dwóch parametrów: wielkości szkody i powstania szkody. Oba te parametry określone są w sześciostopniowej skali. W przypadku szkód jest on podzielony od niewielkich, znikomych urazów po wypadki śmiertelne. Powstanie szkody zaczyna się od zdarzenia nieprawdopodobnego, a kończy się na bardzo prawdopodobnym.

Job Safety Analysis (JSA) to metoda oceny ryzyka uwzględniająca funkcję dwóch elementów: skutku oraz prawdopodobieństwa konsekwencji. Prawdopodobieństwo konsekwencji jest niczym innym jak sumą trzech składowych: częstotliwości, możliwości i prawdopodobieństwa [Krótka charakterystyka wybranych metod oceny ryzyka... 2015].

Ryzyko zawodowe nie zawsze można zlikwidować. W takich przypadkach należy dołożyć wszelkich starań, aby możliwie jak najbardziej je zminimalizować [Krótka charakterystyka wybranych metod oceny ryzyka... 2015].

3. Charakterystyka stanowiska pracy kierowcy w przedsiębiorstwach transportu drogowego rzeczy

Z uwagi na specyfikę pracy jaką posiada kierowca oraz na wartość i rodzaj przewożonego towaru kierowcy powinni posiadać odpowiednie umiejętności i kwalifikacje do wykonywanej przez nich pracy. Na stanowisku kierowcy zawodowego w transporcie drogowym towarów wymaga się co najmniej [Świadectwo kwalifikacji zawodowej dla kierowców, 2015]:

- prawa jazdy kategorii C lub C+E,
- uzyskania świadectwa kwalifikacji zawodowej,
- orzeczenia psychologicznego,
- orzeczenia lekarskiego.

W Polsce uzyskanie prawa jazdy w kategorii C+E – samochód ciężarowy powyżej 12 t wraz z przyczepą, jest możliwe po ukończeniu 21 roku życia. Jednak, aby móc wykonywać ten zawód poruszając się zestawem pojazdów o DMC 40 t, taki kierowca musi posiadać ukończony co najmniej kurs wstępny kwalifikacji zawodowej oraz musi mieć badania psychologiczne. Kurs kwalifikacji zawodowej kierowców obejmuje [Rozporządzenie Ministra Infrastruktury, 2010]:

- szkolenie z jazdy z zachowaniem przepisów bezpieczeństwa,
- szkolenie dotyczące uwarunkowań prawnych w branży transportowej,
- bezpieczeństwo w kontekście zachowania zdrowia i ruchu drogowego.

Istnieją również inne kursy na podnoszenie kwalifikacji kierowców, jak np. kurs na kierowcę ADR, kursy na wózki widłowe, kursy na podniesienie efektywności prowadzenia pojazdu, często związane ze zmniejszeniem zużycia paliwa poprzez co zmniejsza się zanieczyszczenie środowiska oraz koszty przedsiębiorstwa.

Praca kierowcy bardzo często wiąże się z przebywaniem poza miejscem swojego zamieszkania. I tak niektórzy są w domu codziennie inni zaś raz w miesiącu, na kwartał lub co pół roku. Istotną rolę odgrywa tu miejsce, w którym znajduje się baza przedsiębiorstwa oraz miejsca i klienci, do których dostarcza się towar i od których towar się odbiera. Ma to również wpływ na przychody przedsiębiorstwa, a co za tym idzie pośrednio przekłada się na wynagrodzenia. Dlatego też kierowca powinien posiadać szereg umiejętności, takich jak:

- radzenie sobie ze stresem,
- radzenie sobie w nieoczekiwanych sytuacjach,
- opanowanie,
- umiejętność podejmowania szybko decyzji,
- umiejętność komunikacji,

- analityczne myślenie,
- przewidywanie sytuacji skrajnych i radzenia sobie w nich.

Każdy kierowca jest „wizytówką” firmy i poprzez jego zachowanie, może być postrzegane całe przedsiębiorstwo, dlatego też powinien być on opanowany i w miarę możliwości uprzejmy. Nie może emocjonalnie reagować na sytuacje i innych ludzi.

Kierowca podczas pracy ma do dyspozycji przerwę – z reguły 45 minut po przepracowaniu 4,5 godziny, może się to zmieniać w zależności od sytuacji na drodze natomiast musi my pamiętać o przestrzeganiu czasu pracy kierowcy. Ich pojazdy natomiast bardzo często są wyposażone w kabiny sypialne, lodówki, mikrofalówki, telewizory itp., posiadają klimatyzacji i ogrzewania postojowe, co ma choć w części zrekompensować im dyskomfort przebywania często całymi tygodniami poza domem. Samochody są również często wyposażone w nowoczesne systemy satelitarne typu GPS lub w Flat Management System [Information about the FMS 2015] – pozwalający na kompleksowy monitoring stanu pojazdu poprzez osobę współpracującą z kierowcą na miejscu w przedsiębiorstwie.

Często przewożony towar ma bardzo dużą wartość, a w połączeniu z wartością samochodów ciężarowych może on być jeszcze droższy. Kierowca, który podpisuje dokumenty w miejscu załadunku towaru bierze na siebie odpowiedzialność za ten towar. Przemierza z nim setki kilometrów, wykorzystując, drogi, pociągi czy promy. Narażony jest na presję czasu związaną z terminowością dostawy w szczególności jeśli odbiorca np. firma produkcyjna funkcjonuje według filozofii Just In Time.

4. Sposoby ochrony przed zagrożeniami występującymi na stanowisku pracy kierowcy

Podstawą do zapobiegania występowaniu ryzyka podczas wykonywania pracy jest odpowiednia wiedza na ich temat. Wiedzy takiej dostarczają szkolenia w zakresie BHP, a w szczególności instruktaże:

- ogólne – przed dopuszczeniem do pracy kierowcy,
- stanowiskowy – na co najmniej 8 godzin przed rozpoczęciem pracy na danym stanowisku,
- szkolenia okresowe wykonywane co 3 lata, oraz szkolenia kadry zarządzającej i organizującej pracę.

Niezwykle ważne są również wstępne badania lekarskie – wykonywane przed rozpoczęciem pracy, które muszą jednoznacznie stwierdzić brak przeciwwskazań do wykonywania tego zawodu. Ważne są również badania okresowe, w trakcie wykonywania pracy, realizowane co 2,5 lub 5 lat w zależności od stażu pracy, polegające na monitorowaniu stanu zdrowia kierowców oraz ich zdolności do wykonywania zawodu.

Źródło: Kozłowski R., Palczewska A., *Sposoby ograniczenia ryzyka pracy na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz i Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 44-53

Innym wprowadzonym w 2007 roku, narzędziem do kontrolowania uprawnień i zwiększania poziomu świadomości kierowców jest „świadectwo kwalifikacji zawodowej”. Ma ono na celu zdobycie szczegółowej wiedzy dotyczącej zawodu kierowcy, w szczególności przez grupę osób, która w niedalekim okresie czasu zdobyła uprawnienia do kierowania pojazdem samochodowym w kategorii C, C+E, D itp. Na podstawie zmian w ustawie z dn. 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, ujednociono i wprowadzono przejrzysty system pozwalający na kontrolę uprawnień kwalifikacji kierowców zawodowych. Na podstawie tych przepisów wprowadzono konieczność szkoleń tzw. „starej gwardii” oraz wymianę prawa jazdy na nowe, zawierające wpis 95 – informujący o dacie ważności kwalifikacji zawodowych i specjalistycznych badań lekarskich, psychotestów.

Pracodawca, lub osoba zarządzająca transportem w przedsiębiorstwie powinna już na etapie zakupu pojazdu i przed zatrudnieniem kierowcy pomyśleć o możliwościach ograniczania ryzyka. Wśród wielu producentów pojazdów ciężarowych na rynku europejskim w ostatnich 5 latach mieliśmy kilku liderów sprzedaży pojazdów na rynku (patrz tab.-1).

Tabela 1. Liderzy rynku sprzedaży pojazdów ciężarowych w Polsce

Rok	Marka	Udział w rynku w %
2014	Mercedes-Benz	18,3
2013	DAF Trucks	16,2
2012	DAF Trucks	24,5
2011	MAN Truck & Bus Polska	20,4
2010	MAN Truck & Bus Polska	19,9

Źródło: [Rok 2013 w wykonaniu DAF Trucks – w klasie najcięższych aut sprzedaż szła naprawdę świetnie, 2014], [Mazur M., 2015], [MAN po raz 8 liderem polskiego rynku pojazdów ciężarowych, 2012], [Sprzedaż ciągników siodłowych w 2012r. – raport, 2013], [To co najważniejsze w branży, 2011].

Inna forma zapobiegania występowania wymienionych ryzyk, są szkolenia i kursy dodatkowe. Często organizowane przez producentów samochodów ciężarowych. Mercedes prowadzi szereg szkoleń dla kierowców pod ogólną nazwą ProfiTraining [ProfiTraining 2015]:

- szkolenia dla zawodowych kierowców – objęte obowiązkiem ustawowym dla tej grupy pracowników [Szkolenia dla kierowców zgodnie z ustawą 2015],
- trening bezpiecznej jazdy – porusza takie aspekty pracy kierowcy jak droga hamowania, czy nowe systemy w jakie wyposażone są pojazdy Mercedes, tj. „system stabilizujący nazwę Telligent” [Trening bezpiecznej jazdy i trening zintegrowany 2015] umożliwiające utrzymywanie pojazdu na pasie drogowym, system automatycznego utrzymywania odległości oraz system

Active Brake Assist, podczas tego szkolenia uczy się kierowców prawidłowo hamować w sytuacjach gwałtownych, funkcjonowania hamulca na różnego typu nawierzchniach,

- szkolenia informacyjne dla kierowców – mające na celu przekazanie informacji dotyczących obsługi nowo kupionych pojazdów, jak i ich jego eksploatacji po to, aby polepszyć obsługę i zaznajomić kierowcę z nowym pojazdem [Szkolenia informacyjne dla kierowców... 2015],
- bezpieczeństwo ładunków – omawiane są różne możliwości i sposoby załadunku towarów w celu jak najbezpieczniejszego przewozu ładunków oraz minimalizujące ewentualne możliwości wypadków [Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ładunku... 2015],
- szkolenia dla kierowców PLUS – pozwalające na zdobycie nowej wiedzy oraz umiejętności, dają możliwość przeprowadzenia kwalifikacji zawodowej kierowców, są realizowane na miejscu wskazanym przez pracodawcę z uwzględnieniem niezbędnych warunków do przeprowadzania takiego szkolenia, Szkolenia dla kierowców FahrerTraining PLUS [Dwie godziny, które się opłaca 2015],
- przepisy w transporcie towarów – szkolenia dotyczące aktualnych przepisów w transporcie drogowym towarów [Seminarium z zakresu przepisów obowiązujących w transporcie towarów 2015],
- nagłe zdarzenia i zdrowie – szkolenia te mają za zadanie uświadomić kierowcom jak ważne są zasady zdrowego trybu życia i odżywiania w szczególności w warunkach i w pracy jaką oni wykonują, ma ono na celu zmniejszenie ilości wypadków drogowych (odbywają się one poprzez ćwiczenia w sali oraz w samochodzie) [Szkolenie dotyczące nagłych zdarzeń i zdrowia... 2015],
- kompleksowy tydzień – trening mający na celu zdobycie możliwie jak największej ilości doświadczeń w krótkim czasie [Nasze kompleksowe oferty... 2015].

Firma Man wprowadziła indywidualne szkolenia dla kierowców. Oprócz nich kierowca odbierając nowy pojazd zostaje przeszkolony z podstaw jego użytkowania. Istnieje również możliwość zwiedzania linii produkcyjnej firmy w kilku miejscach w Europie, między innymi w Poznaniu [Wyjątkowe przeżycia w centrum obsługi klienta MAN 2015].

DAF Trucks z kolei organizuje szkolenia dla grup kierowców od 6 do 8 osób na własnych pojazdach lub na pojazdach klientów. Najpierw omawiane są możliwości pojazdu, następnie realizowana jest jazda testowa, która zostaje szczegółowo omówiona. Na koniec szkolenia kierowcy raz jeszcze mają możliwość przetestowania nabytych umiejętności „pod okiem” specjalistów [Program i oferta szkoleń 2015]. Firma posiada również bardzo specjalistyczne szkolenie dotyczące zużycia paliwa „EcoDrive”.

Inne firmy również prowadzą tego typu specjalistyczne kursy i szkolenia. Scania prowadzi np. kursy o nazwie „Szkoła Jazdy Scania” polegające na jednodniowym instruktażu dotyczącym technik oszczędnej jazdy, codziennej obsługi,

umiejętności użycia systemów funkcjonujących w pojeździe, optymalnego wykorzystania. Szkolenia odbywają się w grupach [Szkola Jazdy Scania... 2015]. Scania prowadzi również szkolenia skierowane do doświadczonych kierowców mające w szczególności za zadanie poprawić wydajność pracy poprzez np. zmniejszenie zużycia paliwa [Szkola jazdy Scania... 2015]. Firma szkoli również kierowców z obsługi tachografu cyfrowego.

Z kolei firma Volvo za cel swoich szkoleń przyjmuje „zmniejszenie poziomu codziennego zagrożenia i poprawa osobistego bezpieczeństwa” [Rozwijanie umiejętności kierowców 2015]. Jako inne cele wymienia też takie dotyczące poprawy bezpieczeństwa ładunków, poprawę warunków pracy poprzez zmniejszenia stresu i zmęczenia fizycznego. Wymienia korzyści płynące z tych szkoleń dla pracodawców, tj. zmniejszenie kosztów operacyjnych przedsiębiorstwa, a co za tym idzie zmniejszenie kosztów paliwa [Rozwijanie umiejętności 2015]. Firma Renault oferuje także kilka szkoleń z obszaru optymalizacji zużycia paliwa pod nazwą „Optifuel” [Optifuel solutions 2015].

Do środków ochrony kierowców można zaliczyć ubiór służbowy oraz okulary przeciwsłoneczne [Okulary dla kierowcy jako środek ochrony indywidualnej 2015], jak i inne środki ochrony np. rękawice, niezbędne przy dokonywaniu czynności ładunkowych i zabezpieczających towar na pojeździe oraz wykorzystywane podczas przeglądu stanu technicznego pojazdu czy na wypadek zmiany ogumienia w pojeździe.

5. Podsumowanie

W wyniku analiz zamieszczonych w niniejszym artykule sformułowano następujące wnioski:

1. Istnieje wiele metod identyfikacji i szacowania ryzyka. Bardzo ważne jest właściwe dobranie metody do konkretnego przedsiębiorstwa, a nawet stanowiska pracy. Kilka z tych metod (Risc Score, polskiej Normy PN-N 18002:2000, czy PHA) idealnie nadaje się do zastosowania w przedsiębiorstwach transportowych.
2. Kierowcy zawodowi muszą spełniać szereg kryteriów zapisanych w aktach normatywnych zarówno unijnych, jak i krajowych, których celem jest maksymalne zapewnienie bezpieczeństwa zarówno dla nich, jak i bezpieczeństwa w ruchu drogowym.
3. Ryzyko może być wewnętrzne i zewnętrzne. Kierowca może mieć wpływ tylko na ryzyko wewnętrzne. Stąd wszystkie działania są ukierunkowane na podnoszenie poziomu umiejętności oraz świadomość znaczenia jego kondycji psychicznej i fizycznej.
4. Jednym z najbardziej skutecznych sposobów ograniczania ryzyka jest posiadanie odpowiedniego poziomu wiedzy na ten temat. Wiedzę tę kierowcy mają możliwość uzyskać poprzez udział w dedykowanych dla nich szkoleniach.

Źródło: Kozłowski R., Palczewska A., *Sposoby ograniczenia ryzyka pracy na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz i Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 44-53

5. Liderzy branży producentów samochodów ciężarowych w Polsce przygotowują tematykę i zakres szkoleń w oparciu o potrzeby zarówno kierowców jak i właścicieli firm transportowych. Dlatego też powstają szkolenia dedykowane ograniczeniom zużycia paliwa, kosztów a co za tym idzie ograniczenia dotyczące zanieczyszczenie środowiska. Dzięki takim działaniom ogranicza się w istotny sposób występujące zagrożenia.

Bibliografia

1. **Bryła R.:** *Bezpieczne stanowisko pracy*, Elamed, Katowice 2007.
2. *Information about the FMS-Standard* za: <http://www.fms-standard.com/Truck/index.htm> (dostęp 30.03.2015).
3. **Jajuga K.:** *Zarządzanie ryzykiem*, Wydawnictwo Naukowe PWN, Warszawa 2007.
4. *Krótką charakterystyką wybranych metod oceny ryzyka (z przykładami zastosowań)*, www.pip.gov.pl/pl/bhp/ocena-ryzyka-zawodowego/o-ocenie-ryzyka-zawodowego/6264,krotka-charakterystyka-wybranych-metod-oceny-ryzyka-z-przykladami-zastosowan-.html (dostęp 14.04.2015).
5. *MAN po raz 8 liderem polskiego rynku pojazdów ciężarowych (2012)*, <http://www.flota.v10.pl/MAN,po,raz,8,liderem,polskiego,ryнку,pojazdow,ciezarowych,75899.html> (dostęp 14.04.2015).
6. **Mazur M.:** *To był niezły rok*, [w:] *Truck Auto*, <http://www.truckauto.pl/wp-content/uploads/2013/03/34.pdf> (dostęp 14.04.2015).
7. *Nasze kompleksowe oferty. Pięć lat w pięć dni*. za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/complete_weeks.html (dostęp 31.03.2015).
8. Okulary dla kierowcy jako środek ochrony indywidualnej, *Ubezpieczenia i Prawo Pracy*, 3 (381), 2015, www.poznajprodukty.gofin.pl/3,uipp,3777,184683,okulary-dla-kierowcy-jako-srodek-ochrony.html (dostęp 31.03.2015).
9. *Optifuel solutions*, <http://www.renault-trucks.pl/optifuel-solutions/cennik-oferta.html> (dostęp 14.04.2015).
10. PIP, *Przykłady oceny ryzyka zawodowego dla wybranych stanowisk pracy*, za: www.pip.gov.pl/pl/bhp/ocena-ryzyka-zawodowego/o-ocenie-ryzyka-zawodowego/6287,przyklady-oceny-ryzyka-zawodowego-dla-wybranych-stanowisk-pracy-.html (dostęp 14.04.2015).
11. *ProfiTraining* za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training.html (dostęp 12.04.2015).
12. *Program i oferta szkoleń*, http://www.dafecodrive.pl/program-i-oferta-szkolen_ (dostęp 14.04.2015).
13. *Rok 2013 w wykonaniu DAF Trucks – w klasie najcięższych aut sprzedaż szła naprawdę świetnie (2014)*, 40ton.net/rok-2013-wykonaniu-daf-trucks-klasje-najciezszych-aut-sprzedaz-szla-naprawde-swietnie/ (dostęp 14.04.2015).
14. **Romanowska-Słomka I., Słomka A.:** *Zarządzanie ryzykiem zawodowym, „Tarbonus”*, wyd. 3, Tarnobrzeg 2003 r.
15. Rozporządzenie Ministra Infrastruktury z dnia 01.04.2010r. w sprawie szkolenia kierowców wykonujących prze-wóz drogowy, Dz. U. nr 53, poz. 314.
16. *Rozwijanie umiejętności kierowców* za: www.volvotrucks.com/trucks/poland-market/pl-pl/uslugi/driverdevelopment/Pages/driverdev.aspx, dostęp dn. 31.03.2015 r.

Źródło: Kozłowski R., Palczewska A., *Sposoby ograniczenia ryzyka pracy na stanowisku kierowcy w firmie transportu drogowego towarów*, w: *Współczesne organizacje wobec wyzwań zarządzania ryzykiem-aspekty poznawcze*, red. Karolina Kapuścińska, Stefan Lachiewicz i Marek Matejun, Wydawnictwo Politechniki Łódzkiej, 2015, s. 44-53

17. *Seminarium z zakresu przepisów obowiązujących w transporcie towarów* za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/regulations_transport_of_goods.html (dostęp 30.03.2015).
18. **Sierocka A, Marczak M., Piechota M.:** *Zarządzanie ryzykiem na oddziale intensywnej terapii – metoda wyznaczania czarnych punktów*, ViaMedica, Białystok 2012.
19. Sprzedaż ciągników siodłowych w 2012 r. – raport (2013), <http://transporteuropejski.pl/27/sprzedaz-ciagnikow-siodlowych-2012r-raport/>, (dostęp 14.04.2015).
20. *Szkolenia dla kierowców FahrerTraining PLUS. Dwie godziny, które się oplacą*, za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/drivertraining_plus.html (dostęp 31.03.2015).
21. *Szkolenia dla kierowców zgodnie z ustawą BKrFQG* za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/driver_professional_training.html (dostęp 31.03.2015).
22. *Szkolenia informacyjne dla kierowców. Gwarancja praktycznej korzyści*. za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/driver_information.html (dostęp 31.03.2015).
23. *Szkolenie dotyczące nagłych zdarzeń i zdrowia. Odpowiednia reakcja w razie potrzeby*. za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/emergency_training_health.html (dostęp 30.03.2015).
24. *Szkolenie w zakresie bezpieczeństwa ładunku. Abyś mógł wyladować towar tam, gdzie chciałeś*, za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/cargo_control_training.html (dostęp 30.03.2015).
25. *Szkoła jazdy Scania, o kursie* za: www.scania.pl/services/driver-training/about_the_course.aspx (dostęp dn. 31.03.2015).
26. *Szkoła jazdy Scania, o kursie*, za: www.scania.pl/services/driver-training/ (dostęp 31.03.2015).
27. *Świadectwo kwalifikacji zawodowej dla kierowców*, za: www.abc-szkolenia.com/swiadectwa-kwalifikacji-zawodowej/ (dostęp 13.03.2015).
28. **Tarczyński W., Mojsiewicz M.:** *Zarządzanie ryzykiem. Podstawowe zagadnienia*, PWE, Warszawa 2001.
29. *To co najważniejsze w branży (2011)*, <http://4trucks.pl/component/k2/item/3657-to-co-najwazniejsze-w-branzy.html> (dostęp 14.04.2015).
30. *Trening bezpiecznej jazdy i trening zintegrowany*, za: www.mercedes-benz.pl/content/poland/mpc/mpc_poland_website/pl/home_mpc/trucks/_home/driver/driver/training/safety_training.html (dostęp 30.03.2015).
31. **Urbanowska-Sojkin E.:** *Ryzyko w wyborach strategicznych w przedsiębiorstwach*, PWE, Warszawa 2013.
32. Ustawa z dn. 6 września 2001 roku o transporcie drogowym, Dz. U. z 2013 r. poz. 1414.
33. *Wyjątkowe przeżycia w centrum obsługi klienta MAN*, <http://www.truck.man.eu/pl/pl/fascynacja-i-technika/fascynacja-pojazdami-man/centrum-klienta-man/uslugi/Uslugi.html> (dostęp 14.04.2015).
34. **Zawilla-Niedźwiedzki J.:** *Zarządzanie ryzykiem operacyjnym w zapewnianiu ciągłości działania organizacji*, Edu Librii 2013.