

TERESA GADEK-HAWLENA¹

Uniwersytet Ekonomiczny w Katowicach

MOŻLIWE OBSZARY WSPÓŁPRACY PODMIOTÓW SEKTORA TSL Z ORGANIZACJAMI POZARZĄDOWYMI W RAMACH POPRAWY STANU BEZPIECZEŃSTWA RUCHU DROGOWEGO W POLSCE

Streszczenie

Podjęcie współpracy przez podmioty funkcjonujące w różnych obszarach życia społeczno-gospodarczego powinno przynosić korzyści zarówno tym podmiotom, jak i ogółowi społeczeństwa. Przykładem takiej współpracy, przynoszącej wielostronne korzyści mogą być wspólne działania organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw sektora TSL na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego (BRD). W artykule wskazano podobieństwa i różnice między przedsiębiorstwami transportowymi a organizacjami pozarządowymi, określono udział kierowców samochodów ciężarowych w wypadkach drogowych i koszty ponoszone w związku z wypadkami drogowymi oraz ich udział w PKB, a następnie zaprezentowano obszary działań organizacji pozarządowych i przedsiębiorstw sektora prywatnego na rzecz BRD. Ostatnim elementem była próba przedstawienia możliwych do zrealizowania wspólnych działań wpływających na stan BRD.

Słowa kluczowe: współpraca, sektor TSL, organizacje pozarządowe, bezpieczeństwo ruchu drogowego, transport, wypadki drogowe

Wprowadzenie

Bezpieczeństwo ruchu drogowego (BRD) to jeden z ważniejszych obecnie problemów dotyczących całego świata, a takie programy działań, jak rezolucja ONZ 64/255 z marca 2010 roku *Dekada na Rzecz Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2011–2020* oraz *IV Europejski Program Działań na Rzecz Bezpieczeństwa na lata 2011–2020* czy *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, wskazują obszary, w których należy dokonać zmian przyczyniających się do jego poprawy. W ramach każdego z programów sektor prywatny,

¹ gadek@ue.katowice.pl.

w tym podmioty TSL, może być jednym z istotnych partnerów działających na rzecz BRD.

Biorąc pod uwagę specyfikę sektora TSL, polepszenie stanu BRD jest pożądane ze względu na bezpośredni wpływ negatywnych skutków wypadków – m.in. niedotrzymania terminów dostaw, utraty lub unieruchomienia na pewien czas środków transportu czy absencji lub całkowitej utraty pracowników – na funkcjonowanie przedsiębiorstw. Celowe wydaje się zatem zaangażowanie podmiotów tego sektora w działania na rzecz BRD, a zakres ich działań może być bardzo różny i może przybierać wiele form – w zależności od partnera, z którym podejmą współpracę.

Celem artykułu jest próba identyfikacji obszarów, w których organizacje pozarządowe oraz podmioty sektora TSL podejmują lub mogłyby podjąć współpracę, aby oddziaływać na poprawę stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego w Polsce.

Przedsiębiorstwo transportowe a organizacja pozarządowa

Wskazanie podobieństw i różnic między przedsiębiorstwem transportowym a organizacją pozarządową wymaga scharakteryzowania najistotniejszych cech tych podmiotów.

W literaturze przedmiotu przedsiębiorstwem jest każda autonomiczna jednostka produkująca na rynek², wyodrębniona pod względem ekonomicznym, organizacyjnym i prawnym, obejmująca jeden zakład produkcyjny lub większą ich liczbę³. Przedsiębiorstwo transportowe wyróżnia się wśród innych dziedzin gospodarowania i przedsiębiorstw produkcji materialnej odmiennością funkcjonowania, tj. przestrzennym charakterem produkcji usług transportowych, a o przedmiocie jego działalności decyduje rodzaj środków pracy, które określają technologię produkcji transportowej⁴.

Funkcjonujące na rynku przedsiębiorstwo transportowe ma cele, które wytyczają sens i kierunki jego działalności i są określane na podstawie założeń dotyczących przyszłości⁵. Cele działalności firmy są bardzo zróżnicowane i zależą od wielu czynników, które zestawiono w tabeli 1.

² J. Brémond, J.F. Couet, M.M. Salort, *Kompendium wiedzy o ekonomii*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2005, s. 147.

³ E. Medyk, *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009, s. 223.

⁴ *Ibidem*, s. 224.

⁵ A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 157.

Tabela 1

Cele działalności przedsiębiorstw

Rodzaj celu	Cele szczegółowe
Cele rynkowe	wielkość udziału w rynku, osiągnięcie pozycji lidera lub pozycji dominującej, określona dynamika sprzedaży, wejście na nowe rynki krajowe i międzynarodowe i ich opanowanie, dywersyfikacja rynków zbytu
Cele finansowe	określona zyskowność przedsiębiorstwa, rentowność sprzedaży, stopa zwrotu kapitału, efektywność inwestycji, wzrost wartości przedsiębiorstwa, zdolność kredytowa, płynność finansowa
Cele socjalne	zwolnienie pracowników, integracja pracowników z celami przedsiębiorstwa, zapewnienie pracownikom warunków rozwojowych
Cele prestiżowe i związane ze środowiskiem	niezależność, <i>image</i> i prestiż, misja społeczna, wpływy polityczne i społeczne

Źródło: A. Koźlak, *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008, s. 157.

Bez względu na formę prowadzonej działalności nadrzędnymi celami każdego przedsiębiorstwa są: maksymalizacja zysku, zaspokojenie potrzeb społecznych oraz wzrost wartości rynkowej przedsiębiorstwa⁶. Osiągnięcie celów przez przedsiębiorstwo wiąże się z określonymi zasobami. Zasoby przedsiębiorstwa stanowi zbiór czynników wytwórczych posiadanych lub kontrolowanych przez firmę, które mogą być wykorzystane w procesach produkcji i wymiany. Według jednej z wielu klasyfikacji wyróżnia się zasoby rzeczowe, finansowe, ludzkie i niematerialne⁷.

Organizację pozarządową określa się natomiast jako każdą obywatelską wolontarystyczną grupę typu non profit, która jest zorganizowana na lokalnym, krajowym lub międzynarodowym szczeblu, zorientowaną na wykonywanie zadań i prowadzoną przez ludzi o podobnych zainteresowaniach. Organizacje pozarządowe dostarczają różnorodnych usług o charakterze filantropijnym, przedstawiają rządowi obawy obywateli, monitorują politykę i zachęcają do uczestniczenia w życiu politycznym na poziomie społecznym. Dostarczają analiz i ekspertyz, służą jako wczesny mechanizm ostrzegawczy, pomagają monitorować i wprowadzać porozumienia międzynarodowe⁸.

⁶ J. Duraj, *Podstawy ekonomiki przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 2000, s. 54–55.

⁷ A. Koźlak, *Ekonomika transportu...*, s. 160.

⁸ M. Yaziji, J. Doh, *Organizacje pozarządowe a korporacje*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2011, s. 27–28.

Organizacje pozarządowe określa się czasem zamiennie jako organizacje non profit. Pierwsze z określeń oznacza relacje organizacji pozarządowych z sektorem publicznym (państwowym) – stawiając je w opozycji do państwa. Określenie „organizacja non profit” podkreśla odmiennność w stosunku do sektora prywatnego⁹. Organizacje pozarządowe prowadzą działalność w różnych segmentach, pośród których najpopularniejsze są:

- działalność społeczna – związana z realizacją zadań z zakresu pomocy społecznej, wsparcia osób zagrożonych wykluczeniem społecznym i poprawy warunków życia osób niepełnosprawnych,
- działalność kulturalna i edukacyjna – dotycząca zarówno propagowania, jak i organizowania przedsięwzięć kulturalnych, przez wspieranie młodych talentów oraz opiekę nad zabytkami i edukację,
- działalność integracyjna – oznaczająca wiele sformalizowanych grup działających zarówno na rzecz integracji różnych grup społecznych, jak i na rzecz interogacji europejskiej,
- działalność zawodowa – obejmująca promocję zatrudnienia i działania na rzecz osób bezrobotnych, długotrwale pozbawionych pracy,
- działalność hobbistyczna – obejmująca entuzjastów określonego sportu lub pasji; oprócz możliwości realizowania własnych zainteresowań członkowie tych organizacji zajmują się promocją sportu na szerokim forum lub opieką nad młodymi sportowcami,
- działalność związana z bezpieczeństwem – której głównym celem są działania na rzecz bezpieczeństwa¹⁰ – w ostatnim czasie dużo organizacji pozarządowych podejmuje działania na rzecz bezpieczeństwa w transporcie.

Jak wynika z przedstawionych rozważań, ze względu na obszar działalności organizacje pozarządowe mają różne cele i metody ich realizacji. Mimo różnych obszarów działania można jednak wskazać pewne podobieństwa między omawianymi podmiotami, m.in. zatrudnianie pracowników, dysponowanie zasobami rzeczowymi i finansowymi oraz wysoko wykwalifikowanymi specjalistami. Między prezentowanymi podmiotami występuje też jednak wiele różnic, a są to głównie:

- cele i sposób prowadzenia działalności,

⁹ J. Schmidt, *Rozwój organizacji pozarządowych. Teoria i praktyka*, Sedno Wydawnictwo Akademickie, Warszawa 2012, s. 16.

¹⁰ E. Kotnis-Górka, M. Wysocki, *Organizacje pozarządowe. Zarządzanie, kreowanie wizerunku i współpraca z mediami w III sektorze*, Wyd. Onepress, Gliwice 2011, s. 8–11.

- sposoby pozyskiwania środków finansowych,
- sposoby pozyskiwania zasobów ludzkich.

Biorąc pod uwagę specyfikę działalności przedsiębiorstw sektora TSL oraz niektórych organizacji pozarządowych, można zauważyć, że istotnym ich wspólnym celem, mimo odmiennych pobudek, jest dążenie do poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego.

Koszty wypadków drogowych w Polsce

W 2012 roku koszty wszystkich zdarzeń drogowych wyceniono na poziomie 34,5 mln zł, w tym koszty wypadków drogowych oszacowano na 29,4 mld zł, a koszty kolizji drogowych – na 5,1 mld zł. Łączne koszty wypadków i kolizji drogowych w 2012 roku stanowiły 1,9% PKB₂₀₁₂ kraju¹¹. W 2013 roku natomiast koszty wszystkich zdarzeń drogowych w Polsce oszacowano na poziomie 49,1 mld zł, o 14,6 mld zł więcej niż w 2012 roku. Koszty wypadków drogowych wzrosły do poziomu 34,2 mld zł, a koszty kolizji drogowych do 19,9 mld zł. Łączne koszty wypadków drogowych w Polsce w 2013 roku stanowiły równowartość 2,1% PKB₂₀₁₃ kraju, a wszystkich zdarzeń drogowych – 2,99% PKB₂₀₁₃ kraju¹².

Przez system podatkowy pracodawcy i obywatele sfinansowali wydatki na pracę policji, służby zdrowia, sądownictwa, więziennictwa: w 2012 roku w kwocie 24 mld zł, a w 2013 roku – 40,1 mld zł. Z własnego portfela społeczeństwo w 2012 roku wydało dodatkowo 10 mld zł, a w 2013 roku – 9 mld zł w związku ze skutkami uczestnictwa w wypadkach i kolizjach drogowych¹³. Koszty jednostkowe poszczególnych wypadków i kolizji drogowych zestawiono w tabeli 2.

Z tabelarycznego zestawienia wynika, że w badanym okresie zmianie uległa struktura kosztów: w 2013 roku w porównaniu z 2012 rokiem wzrosły koszty jednostkowe ofiar ciężko i lekko rannych oraz straty materialne ponoszone w wyniku wypadku i kolizji drogowych, zmalały natomiast koszty jednostkowe ofiar wypadków śmiertelnych.

¹¹ *Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec 2012 r., z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T*, Umowa nr TRD/15/13 z 18.07.2013 r. Praca zespołowa pod kierunkiem mgr inż. A. Jażdżik-Osmólskiej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Zakład Ekonomiki, Warszawa, sierpień 2013, s. 2.

¹² *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, listopad 2014, s. 2.

¹³ *Metoda oraz wycena kosztów...*, s. 2; *Wycena kosztów wypadków i kolizji...*, s. 2.

Tabela 2

Koszty jednostkowe wypadków i kolizji drogowych w latach 2012–2013 (w zł)

Rodzaj kosztu	2012 rok	2013 rok
Koszty jednostkowe ofiar śmiertelnych	2 471 000	1 977 576
Koszty jednostkowe ofiar ciężko rannych	1 093 000	2 213 180
Koszty jednostkowe ofiar lekko rannych	15 000	30 420
Koszty jednostkowe straty materialnej wypadku	80 000	19 449
Koszty jednostkowe wypadku drogowego	733 000	953 085
Koszty jednostkowe kolizji drogowych	15 000	41 864

Źródło: *Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec 2012 r., z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T*, Umowa nr TRD/15/13 z 18.07.2013 r. Praca zespołowa pod kierunkiem mgr inż. A. Jażdżik-Osmólskiej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Zakład Ekonomiki, Warszawa, sierpień 2013; *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, listopad 2014.

Wysokie koszty wypadków drogowych ponoszone były przez pracodawców. W 2012 roku wynosiły one 2,6 mld zł, a w 2013 roku – 13,75 mld zł. Szczegółowe dane na ten temat znajdują się w opracowaniu *Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*¹⁴. Uwzględniając specyfikę działalności przedsiębiorstw sektora TSL, należy uznać, że znaczną część wymienionych kosztów ponoszą właśnie te podmioty. Koszty wypadków drogowych obejmują kilka grup rodzajowych i nie wszystkie stanowią przedmiot badań, choć są istotne, chociażby kary ponoszone przez przedsiębiorstwa przewozowe w związku z niedotrzymaniem terminu dostaw czy koszty naprawy lub zakupu nowego taboru.

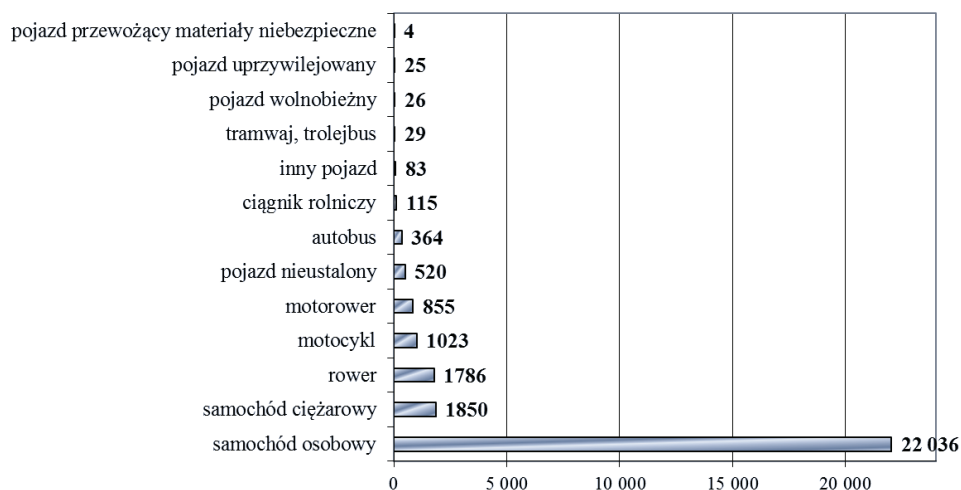
Udział kierowców samochodów ciężarowych w wypadkach drogowych – podział według sprawców wypadków

Od lat niezmienną grupę sprawców wypadków drogowych – zarówno w Polsce, jak i za granicą – stanowią kierowcy samochodów osobowych (rys. 1).

Znacznie mniejszą, drugą grupę sprawców stanowią kierowcy samochodów ciężarowych, z powodu których na polskich drogach ginie około 10% ogółu zabitych, a rannych zostaje około 6,5%. W wypadkach z udziałem tej grupy kierowców w 2014 roku zginęło 213 osób (co stanowi 10% ogółu zabitych), a ranne zostały 2354 osoby (ok. 6,5%). To plasuje kierowców samochodów ciężarowych

¹⁴ *Wycena kosztów wypadków i kolizji...*, s. 2.

na drugiej pozycji. Podobnie było w poprzednich latach – istotna różnica dotyczy samochodów przewożących ładunki niebezpieczne. W latach 2011–2014 do wypadków spowodowanych przez kierowców przewożących materiały niebezpieczne dochodziło bardzo rzadko (2011 r. – 5 wypadków, 2012 r. – 3 wypadki, 2013 r. – 3 wypadki, 2014 r. – 4 wypadki) praktycznie bez ofiar śmiertelnych.



Rys. 1. Wypadki drogowe według sprawców w 2014 roku

Źródło: *Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku*, Komenda Główna Policji, Warszawa 2015.

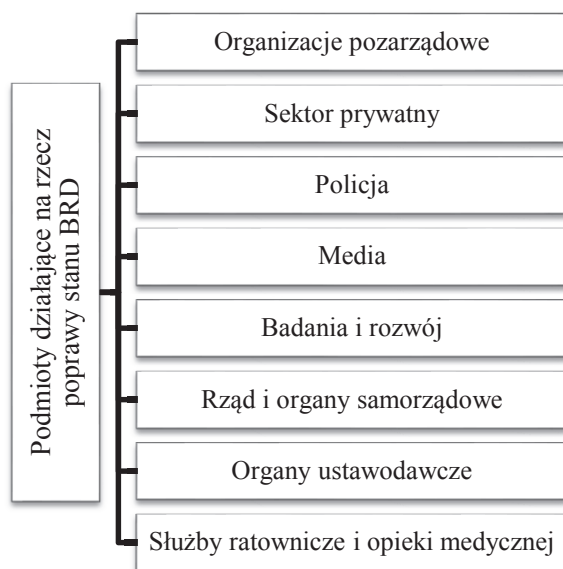
Przedstawiona tendencja jest niekorzystna dla przedsiębiorstw sektora TSL zarówno z powodów ekonomicznych, jak i społecznych.

Działania przedsiębiorstw sektora TSL i organizacji pozarządowych na rzecz poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego

Kierunki zmian zachodzących w obszarze poprawy stanu bezpieczeństwa ruchu drogowego wyznaczają programy i inicjatywy organizacji i organów władz na szczeblu międzynarodowym lub europejskim. Konsekwencją tych zapisów stał się w Polsce *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, według którego poprawa stanu BRD powinna być realizowana przy uwzględnieniu kluczowych zasad: systemowego podejścia do zarządzania bezpieczeństwem; poprawy BRD w oparciu o ideę bezpiecznego systemu; poprawy BRD w oparciu o ideę wizji zero; stawiania celów ilościowych, umożliwiających monitorowanie realizacji strategii i formułowania jednoznacznych ocen; formułowania działań strategicznych opartych na podstawowych filarach bezpieczeństwa według ONZ; koncentracji na głównych problemach BRD przy ustalaniu priorytetów oraz kierunków działań według podejścia 4 x E:

- inżynieria (*engineering*),
- nadzór (*enforcement*),
- edukacja (*education*),
- ratownictwo (*emergency*)¹⁵.

Aby nastąpiła realizacja wymienionych celów, niezbędna jest jednak współpraca wielu podmiotów, wśród których istotne znaczenie mają przedstawione na rysunku 2.



Rys. 2. Podmioty działające na rzecz poprawy bezpieczeństwa ruchu drogowego

Źródło: www.kfv.at/_01.09.2014, s. 10.

Można zauważyć, że do podmiotów zaangażowanych w poprawę stanu BRD zaliczono organizacje pozarządowe oraz sektor prywatny, obejmujący przedsiębiorstwa TSL. W opracowaniach dotyczących roli poszczególnych podmiotów wskazuje się na inicjatywy i działania, jakie powinny podejmować zarówno organizacje pozarządowe, jak i sektor prywatny, w tym przedsiębiorstwa TSL (rys. 3).

Mimo odmiennych obszarów działań można wskazać kilka inicjatyw, które wspólnie realizowane, przyczyniłyby się do poprawy stanu BRD. Obszarem współpracy obu grup podmiotów powinna być przede wszystkim wymiana doświadczeń. W zakresie zachowań uczestników ruchu drogowego wiele cennych informacji mogłyby dostarczyć organizacjom pozarządowym przedsiębiorstwa

¹⁵ *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Dokument przyjęty przez KRBRD 20.06.2013, s. 13, 18.

sektora TSL. Doświadczenia z tego zakresu mogą zostać wykorzystane do poprawy efektywności działań prewencyjnych, zwłaszcza szkoleń.

Przedsiębiorstwa sektora TSL

- wdrożenie nieobowiązkowych urządzeń poprawiających bezpieczeństwo na drodze
- wdrażanie oprogramowań wpływających na poprawę stanu BRD
- finansowanie programów z zakresu BDR

Organizacje pozarządowe

- rozpowszechnianie wiedzy na temat ryzyka związanego z wypadkami drogowymi
- wsparcie i udział w badaniach społeczeństwa w zakresie BRD
- dostarczanie informacji na temat BRD określonym instytucjom i organom
- angażowanie różnych grup społecznych (np. młodzieży, kościoł) w działania na rzecz BRD
- monitorowanie działań innych podmiotów na rzecz BRD

Rys. 3. Działania przedsiębiorstw sektora TSL i organizacji pozarządowych w zakresie BRD

Źródło: opracowanie własne na podstawie: www.kfv.at/_01.09.2014, s. 10.

Drugim wspólnym działaniem, wykorzystującym wiedzę organizacji pozarządowych na temat potrzeb ofiar wypadków oraz pomocy powypadkowej, mogłoby być przekazywanie informacji o kierunkach optymalnego finansowania przedsięwzięć z zakresu BRD przez podmioty sektora TSL.

Istotnym elementem współpracy mogłaby być pomoc ofiarom wypadków drogowych, w tym poszkodowanym w wypadkach z udziałem kierowców samochodów ciężarowych, zarówno materialna ze strony przedsiębiorstwa, jak i psychologiczna ze strony organizacji pozarządowej.

Ostatnim, ale bardzo ważnym elementem jest prezentowanie wspólnie wypracowanych inicjatyw i programów na rzecz BRD oraz przedstawianie ich władzom różnych szczebli. Współpraca w tym zakresie trzech sektorów – administracji publicznej, przedsiębiorstw i organizacji pozarządowych – może przynieść wiele korzyści.

Podsumowanie

Przedstawione w artykule rozważania pozwalają zauważyć, że poprawa stanu BRD może mieć znaczący wpływ zarówno bezpośredni, jak i pośredni na funkcjonowanie przedsiębiorstw sektora TSL, głównie przez ograniczenie wypadków drogowych oraz ich negatywnych następstw, a tym samym kosztów z nimi związanych. Zaangażowanie tych przedsiębiorstw do współpracy z organizacjami po-

zarządowymi może pozytywnie wpłynąć na poprawę BRD. Zgodnie z kierunkami wyznaczonymi przez *Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, *Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego*, obopólna współpraca powinna obejmować takie obszary, jak edukacja, udział w badaniach i kampaniach, podejmowanie inicjatyw i angażowanie się w realizację wspólnie podjętych działań. Współpraca powinna być oparta na wykorzystaniu doświadczenia obu podmiotów.

Bibliografia

- Brémond J., Couet J.F., Salort M.M., *Kompendium wiedzy o ekonomii*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2005.
- Duraj J., *Podstawy ekonomii przedsiębiorstwa*, PWE, Warszawa 2000.
- Kotnis-Górka E., Wysocki M., *Organizacje pozarządowe. Zarządzanie, kreowanie wizerunku i współpraca z mediami w III sektorze*, Wyd. Onepress, Gliwice 2011.
- Koźlak A., *Ekonomika transportu. Teoria i praktyka gospodarcza*, Wyd. Uniwersytetu Gdańskiego, Gdańsk 2008.
- Medyk E., *Ekonomika transportu*, Wyższa Szkoła Logistyki, Poznań 2009.
- Metoda oraz wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec 2012, z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych zdarzeń drogowych na sieci TEN-T*, Umowa nr TRD/15/13 z 18.07.2013 r. Praca zespołowa pod kierunkiem mgr inż. A. Jażdżik-Osmólskiej, Instytut Badawczy Dróg i Mostów, Zakład Ekonomiki, Warszawa, sierpień 2013.
- Narodowy Program Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego 2013–2020*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Dokument przyjęty przez KRBRD 20.06.2013.
- Schmidt J., *Rozwój organizacji pozarządowych. Teoria i praktyka*, Sedno Wydawnictwo Akademickie, Warszawa 2012.
- www.kfv.at/_01.09.2014.
- Wycena kosztów wypadków i kolizji drogowych na sieci dróg w Polsce na koniec roku 2013 z wyodrębnieniem średnich kosztów społeczno-ekonomicznych wypadków na transeuropejskiej sieci transportowej*, Krajowa Rada Bezpieczeństwa Ruchu Drogowego, Warszawa, listopad 2014.
- Wypadki drogowe w Polsce w 2014 roku*, Komenda Główna Policji, Warszawa 2015.
- Yaziji M., Doh J., *Organizacje pozarządowe a korporacje*, Wyd. Naukowe PWN, Warszawa 2011.

POSSIBLE AREAS OF THE COOPERATION OF ENTITIES OF THE TSL SECTOR WITH NON-GOVERNMENTAL ORGANIZATIONS IN FRAMES OF THE IMPROVEMENT IN THE SAFETY OF THE ROAD TRAFFIC IN POLAND

Summary

Undertaking cooperation by entities operating in various domains of the social/economic life should give benefits both to the businesses and the whole society. The example of such cooperation

bringing multiple benefits are the common actions of the non-governmental organisations and enterprises of the TSL (Transport-Shipping-Logistics) sector for improvement of the road traffic safety. In the paper, the similarities and differences between transportation enterprises and the non-governmental organisations have been indicated, the share of truck drivers in road accidents have been defined together with the costs borne in connection with road accidents, and their share in GNP (gross national product) and, next, the action domains have been presented for non-governmental organisations and private sector enterprises aimed toward BRD (road traffic safety). The last element depicted in the paper is an attempt to present the feasible common actions of influence upon the BRD condition.

Keywords: cooperation, TSL sector, non-governmental organizations, improvement in the safety of the road traffic, transport, road accidents

Translated by Teresa Gądek-Hawlena

