

Cameron Blair
EUROWATCH

BEZPIECZEŃSTWO W LOGISTYCE PANEUROPEJSKIEJ – WYZWANIA I WYBRANE ROZWIĄZANIA

Europejska logistyka stoi przed problemami związanymi z kompleksową ochroną przewozów. Aby zrozumieć wyzwania pojawiające się przed systemami ochrony, należy najpierw zdefiniować rozmiar problemu.

Stan bezpieczeństwa obrazują liczne statystyki, które wskazują na powagę problemu. Ogólnoświatowe straty w przewozach ładunków szacuje się na około 30 bilionów dolarów rocznie, przy czym proporcje pomiędzy Ameryką, Azją i Europą są porównywalne. Większość strat powstaje podczas przewozu, kiedy to wartościowe ładunki są bezpieczne w takim stopniu, w jakim bezpieczne są pojazdy, którymi są przewożone oraz procesy stosowane przez przewoźnika. Pozostałe straty powstają w magazynach, składach i portach. Ładunkiem może być wszystko, począwszy od mikrochipów, poprzez telefony komórkowe, sprzęt gospodarstwa domowego, a skończywszy na artykułach spożywczych.

Artykuł opisuje zagrożenia występujące podczas przejazdów tranzytowych w Europie. Wspomina się w nim także o nowej usłudze na europejskim rynku, która może stać się istotnym składnikiem każdego planu zarządzania ryzykiem. Rada Ministrów Unii Europejskiej analizując rozmiar problemu oszacowała, że każdego roku około 200 000 przestępstw popełnia się na prywatnych pojazdach. Ze statystyk wynika, że średnio raz dziennie w Europie dochodzi do kradzieży pojazdu i dane te mają charakter stały. W 2003 roku we Francji zanotowano 149 napadów z użyciem broni, z których 80% zostało dokonanych w promieniu do 150 km od Paryża. W trzecim kwartale 2003 roku w Wielkiej Brytanii zanotowano 11 napadów, z których 4 dokonano na zagranicznych kierowców.

Większość przestępstw jest popełniana przez zorganizowane gangi przestępców. Na podstawie niektórych danych sugeruje się, iż do 60–70% przestępstw dochodzi przy udziale pracowników. Przypadkowe kradzieże są również częste, lecz skala poniesionych strat jest znacznie mniejsza niż w przypadku przestępstw zorganizowanych.

Pomimo istnienia wielu różnych typów napadów w Europie zdefiniowano pięć podstawowych kategorii, które występowały najczęściej w ciągu kilku ostatnich

Cameron Blair

lat. Na pierwszym miejscu znajdują się napady, cechujące się najmniejszą częstotliwością występowania spośród wszystkich przestępstw, ale ponieważ dotyczą całego ładunku, w związku z tym powodują stosunkowo wysokie straty. Często dochodzi również do zdarzeń z użyciem broni, przy czym przestępcy dysponują dokładnymi danymi czasowymi, pochodzącymi z informacji uzyskanych z „przecieków” z łańcucha dostaw.

Drugą kategorią najczęściej dokonywanych przestępstw są włamania z kradzieżą. Ten rodzaj przestępstw ma miejsce głównie w nocy, kiedy kierowca śpi, a plandeka naczepy jest pozostawiona bez nadzoru. Informacja o zawartości samochodu w tego rodzaju przestępstwach jest przydatna, ale nie jest konieczna. Często jednak przestępcy przeprowadzają rozpoznanie pojazdu przed dokonaniem kradzieży. Do tego rodzaju przestępstw rzadko dochodzi w transporcie konwojowym.

Trzeci rodzaj napadów jest bardzo rozpowszechniony wokół Londynu. Jego ofiarami są kierowcy i został nazwany „tuż za rogiem” (*around the corner game*). Kierowca otrzymuje informację od osoby, dla której rzekomo pracuje, że punkt odbioru towaru nie jest dostępny, ponieważ jest zbyt obciążony lub podany zostaje jakiś inny powód. Dlatego należy dostarczyć towar do innego miejsca, które zazwyczaj znajduje się „tuż za rogiem”. Towar jest następnie przeładowany do innego pojazdu, podczas gdy kierowcę zaprasza się na kawę. W takich przypadkach przestępcy są zazwyczaj ubrani w odpowiedni strój i posiadają fałszywe identyfikatory, które okazują w przypadku, kiedy kierowca o nie poprosi. Zazwyczaj nie dochodzi do użycia przemocy i w przypadku tego rodzaju przestępstw można im zapobiegać poprzez uświadomienie kierowców i wprowadzenie odpowiednich procedur. Ostatnio ten rodzaj przestępstw był dokonywany na zagranicznych kierowcach, głównie z Europy Wschodniej, którzy nie znali języka angielskiego.

Do czwartego rodzaju napadów dochodzi wówczas, kiedy przestępcy podają się za policję, zatrzymując poruszające się pojazdy. Przestępstwa te są powszechne w okolicach Londynu, Paryża, we Włoszech, jak również w krajach Europy Wschodniej. W ostatnim czasie przestępstwa te udawały się dzięki doskonałemu kamuflażowi samochodów i mundurów policyjnych. Podobnie jak napady opisywane powyżej, strategia ta jest szczególnie popularna wobec kierowców zagranicznych i czasami dochodzi nawet do użycia siły i broni. Najprostszym środkiem zapobiegawczym jest znowu edukacja kierowców.

Ostatnim rodzajem w ogólnej klasyfikacji napadów są napady z użyciem gazu. W ostatnich kilku latach sposób ten był głównie wykorzystywany w Niemczech i we Francji. W tym przypadku przestępcy posługują się gazami zawierającymi gaz CS, gaz pieprzowy i niezidentyfikowany gaz usypiający. Systemy wykrywania gazu są obecnie dostępne na rynku, ale policja jest sceptyczna w stosunku do kierowców, którzy używają urządzeń do wykrywania gazu jako usprawiedliwienia niepodjęcia odpowiednich kroków, mających na celu zabezpieczenie towaru.

Bezpieczeństwo w logistyce paneuropejskiej – wyzwania i wybrane rozwiązania

Środki zaradcze

W praktyce kombinacja różnych środków zapobiegawczych pozwala na bezpiecznie przewiezienie towaru do miejsca przeznaczenia.

- Drzwi oraz zamki do kabiny powinny zabezpieczać przed wtargnięciem do środka podczas postoju pojazdu. Obecnie na rynku dostępnych jest wiele skutecznych i certyfikowanych przez odpowiednie instytucje produktów.
- Wiele przedsiębiorstw transportowych używa alarmów do zabezpieczenia drzwi kabin lub drzwi przyczepy. Jeżeli alarm nie korzysta z funkcji GPS/GSM, ogranicza się do wytwarzania głośnego, słyszalnego sygnału.
- Niektóre przedsiębiorstwa logistyczne wykorzystują systemy alarmowe na plandekach, które informują o jej przecięciu. Oferowane są również plandeki z materiałów, których przecięcie jest niemożliwe, jednak materiały te są dość drogie.
- Właściwe procedury. Prawdopodobnie najbardziej skutecznym systemem jest monitorowanie pracowników, edukacja kierowców, korzystanie ze strzeżonych parkingów, różnorodność dróg, unikanie zatrzymywania się w strefach wysokiego ryzyka, kontakt telefoniczny, kody itp.
- Telematyka (GPS i urządzenia śledzące). Zagadnieniu temu należy przyrzeć się bardzo dokładnie, podchodząc do niego niezwykle ostrożnie. Zasadniczo nie są to systemy bezpieczeństwa, ponieważ większość z nich projektowana była do zarządzania flotą i odwrotnie – większość sprzedanych systemów bezpieczeństwa nie nadaje się do zarządzania flotą, co wywołuje dylemat wśród zarządzających przedsiębiorstwami logistycznymi. Spowodowane to jest głównie tym, że rozwiązania wspierające zarządzanie flotą nabywa się ze zwrotu z inwestycji (ROI), podczas gdy systemy bezpieczeństwa są zazwyczaj kupowane jako inwestycja dodatkowa. Firmy ubezpieczające lub klienci wymuszają niejako zakup tych systemów (oczywiście dobre przedsiębiorstwa logistyczne same podejmują kroki zaradcze w celu poprawy bezpieczeństwa towarów i kierowców). Obecnie w Europie jest około 600 przedsiębiorstw zajmujących się telematyką, z których tylko część działa poprawnie. Większość z nich funkcjonuje na obszarze swojego kraju w zakresie marketingu i operacyjnym i tylko niewiele należy do ogólnoeuropejskiej sieci. W ostatnich kilku latach nastąpił znaczący postęp w tej dziedzinie, spowodowany tym, że technologia stała się bardziej stabilna, wzrosła jej funkcjonalność i elastyczność, ceny spadły, co spowodowało, że liczne okazje do popełnienia przestępstw zostały udaremnione.
- Monitorowanie. Jeżeli przedsiębiorstwa używają rozwiązań telematycznych, posiadanie przycisku alarmowego w samochodzie nie jest wystarczającym zabezpieczeniem – musi być jeszcze ktoś, kto na ten alarm zareaguje. Niektóre z przedsiębiorstw logistycznych posiadają centrum działające 24 h 7 dni w tygodniu, lecz nie jest to powszechne. Dlatego niektóre z przedsiębiorstw wpro-

Cameron Blair

wadziły trzecia zmianę w centrach alarmowych, które reagują na alarmy w godzinach wieczornych albo w systemie 24 h 7 dni w tygodniu.

- Innym wykorzystywanym środkiem w walce z przestępczością są telefony komórkowe. Telefony komórkowe stają się z roku na rok coraz bardziej wyszukane i niektóre z modeli są już wyposażone we własny przycisk alarmowy, a także funkcje GPS. Jednakże nawet prosty telefon komórkowy spełni się w roli narzędzia pomocnego w walce z przestępczością, ponieważ kierowca w każdej chwili może poinformować o niebezpieczeństwie swoją centralę, zwłaszcza wjeżdżając do szczególnie niebezpiecznego regionu lub zostawiając samochód na parkingu w nocy.

Międzynarodowy System Powiadamiania Policji

Niestety, niezależnie od tego jak wiele środków zaradczych zostało podjętych, kiedy kierowca znajduje się poza granicami macierzystego kraju, prośenie o pomoc policji, gdy zajdzie taka potrzeba, jest w praktyce niemożliwe. Spowodowane jest to przeważnie tym, że kierowca nie zna numeru alarmowego lub nie mówi językiem danego kraju. Podobnie jest z centralą spedycyjną, która nie jest w stanie skontaktować się z policją z danego kraju, nie wiedząc, gdzie zadzwonić lub po prostu nie znając języka. Nawet posiadając GPS, nie są w stanie przekazać policji żadnych informacji i w gruncie rzeczy przestępczość w stosunku do zagranicznych kierowców powszechnie wzrasta, ponieważ przestępcy zdają sobie sprawę, jak łatwym celem są zagraniczni kierowcy.

Według rzecznika brytyjskiej policji w praktyce skontaktowanie się z odpowiednim biurem policji podczas zdarzenia, w którym uczestniczył zagraniczny pojazd, zajmuje średnio 4 h. Spowodowane jest to nieznaną numeru alarmowego, problemami językowymi i w związku z tym liczba przestępstw popełnianych na zagranicznych kierowcach zarówno w Wielkiej Brytanii, jak i całej Europie stale rośnie. Również policja w wielu krajach bardziej ostrożnie podchodzi do raportowania o alarmach dotyczących GPS.

EUROWATCH oferuje pomoc w rozwiązywaniu opisanych powyżej problemów. Serwis ten został uruchomiony 2 lata temu i obecnie pod jego ochroną znajduje się ponad 12 000 pojazdów. Dzwoniąc pod jeden numer, kierowca lub osoba z centrum spedycyjnego może zgłosić problem osobie, która mówi w ich ojczystym języku i ma akredytowany dostęp do policji w 29 krajach w Europie. Jakikolwiek dane z systemu GPS mogą być przekazane policji, jeżeli tylko korzysta ona z takiego systemu.

Jeden z ostatnich głośnych sukcesów EUROWATCH miał miejsce we Francji w 2003 roku. Niemiecki pojazd był zaparkowany niedaleko Lyonu. Kierowca obudził się, kiedy usłyszał, że ktoś włamuje się do jego przyczepy. Zadzwonił do swojej centrali w Niemczech, która skontaktowała się następnie z EUROWATCH Niemcy. EUROWATCH Francja skontaktował się z lokalną policją, która dotarła

Bezpieczeństwo w logistyce paneuropejskiej – wyzwania i wybrane rozwiązania

na miejsce zdarzenia w przeciągu 6 minut. Policja zjawiała się tak szybko, że złodzieje uciekli, zostawiając swoje narzędzia. Transport o wartości 1 mln EUR został uratowany. Przystępcy zdołali włamać się do trzech samochodów tej nocy na tym samym parkingu.

EUROWATCH jest jednym z narzędzi, które może być wykorzystane w walce z przestępczością w Europie. Aby przewożone towary były bezpieczne, należy stworzyć strategię uwzględniającą położenie geograficzne, stopień ryzyka i koszty. Żadna formuła nie jest idealna, ale bez ciągłej analizy tego problemu i wprowadzania odpowiednich pomiarów przestępczość zawsze będzie stanowiła duży problem.

Zagadnienie to muszą rozważyć wszyscy uczestnicy procesu logistycznego, począwszy od ubezpieczyciela, poprzez spedytora, operatora transportowego. Ciężaru związanego z implementacją strategii i kosztów nie mogą ponosić jedynie przewoźnicy, zwłaszcza że to oni są głównie pod presją wzrostu cen ze strony swoich klientów.