

Magdalena Jażdżewska-Gutta

Bezpieczeństwo w łańcuchach dostaw

Handel, szczególnie międzynarodowy, transport i logistyka zawsze były narażone na różne niebezpieczeństwa związane ze zjawiskami naturalnymi i z działalnością człowieka. Zjawiska takie jak piractwo, przemyt czy kradzieże zdarzały się w handlu i transporcie od wielu lat, a nawet wieków. Funkcją organów celnych było uszczelnienie granic przed przemytem czy pobieranie należności celnych. Pod koniec XX w. rządy wielu państw i organizacji międzynarodowych skupiały się przede wszystkim na ułatwianiu wymiany handlowej, likwidowaniu barier w handlu, harmonizacji przepisów i obniżaniu stawek celnych. Problemowi zaczęto przyglądać się z większą uwagą dopiero po atakach terrorystycznych na World Trade Centre w Nowym Jorku i Pentagon w Waszyngtonie 11 września 2001 roku. Dostrzeżono, że problem bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw jest zagadnieniem złożonym i obejmuje sytuacje, w których działalność człowieka może doprowadzić do zniszczenia lub zaginięcia ładunku, czy środka transportu, uszkodzenia elementów infrastruktury, a także takie, gdy sam ładunek lub nieodpowiednio użyty środek transportu może stać się niebezpiecznym narzędziem. Dotychczasowe dążenia do likwidowania barier w handlu i harmonizacji przepisów ustąpiły miejsca potrzebie zapewnienia bezpieczeństwa dostaw i ochrony antyterrorystycznej. Konsekwencją tych zamachów było również podjęcie szeregu inicjatyw i stworzenie przepisów, zarówno na poziomie państw, jak i organizacji krajowych i międzynarodowych, dzięki którym możliwe jest minimalizowanie ryzyka wystąpienia zakłóceń.

Celem artykułu jest próba zdefiniowania pojęcia bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw, zidentyfikowanie podstawowych zagrożeń dla łańcucha dostaw oraz scharakteryzowanie najważniejszych zmian, jakie w kontekście bezpieczeństwa zaszły w międzynarodowych łańcuchach dostaw po 2001 r., między innymi za pomocą analizy wybranych inicjatyw i regulacji.

Pojęcie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw

W celu określenia ogółu podejmowanych działań i zaangażowanych podmiotów za pomocą wspólnego mianownika, stworzono pojęcie *Supply Chain Security* (SCS), które na język polski tłumaczone jest jako bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw. W wielu opracowaniach można odnaleźć definicję bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw przytaczaną za D.J. Closssem, E.F. McGarrellem¹, która faktycznie odnosi się do **zarządzania** bezpieczeństwem w łańcuchu dostaw (*Supply Chain Security Management*) i definiuje je jako „stosowanie zasad, procedur i technologii w celu ochrony zasobów łańcucha dostaw (produktów, urządzeń, sprzętu, informacji i personelu) od kradzieży, uszkodzenia lub terroryzmu, oraz zapobiegania przemytowi ludzi oraz broni masowego rażenia”². Tymczasem słowniki języka angielskiego samo pojęcie *security* definiują najczęściej jako stan wolny od niebezpieczeństwa lub zagrożenia, lub jako procedury i środki mające zapewnić bezpieczeństwo osób, budynków lub państw przed zagrożeniem lub przestępstwem³. Co więcej, pojęcie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw nie odnosi się tylko do ochrony jego zasobów, ale także do ochrony jego otoczenia przed zagrożeniem, jakie może on stwarzać, np. poprzez przemyt osób lub broni masowego rażenia.

Na podstawie powyższych rozważań można zdefiniować bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw jako procedury i środki ochrony elementów łańcucha dostaw oraz jego otoczenia przed działalnością przestępczą i terrorystyczną.

Przy okazji należy rozróżnić często mylone pojęcia *security* i *safety*. Oba pojęcia w języku polskim oznaczają bezpieczeństwo, oba odnoszą się do łańcucha dostaw i często są używane razem w celu określenia kompleksowych działań związanych z ogólnie pojętym bezpieczeństwem, przy czym pojęcia *safety* używa się w kontekście eliminowania ofiar śmiertelnych i rannych, a także zniszczenia mienia związanego z transportem, składowaniem czy wydobyciem surowców (najczęściej odnosi się do transportu), natomiast *security* dotyczy środków prewencyjnych wobec ataków terrorystycznych oraz przestępczości (zwłaszcza kradzieży).

Aby móc lepiej zrozumieć, jaki zakres procesów i podmiotów obejmuje to pojęcie, warto przyjrzeć się również definicji samego łańcucha dostaw. Według J. Witkowskiego łańcuch dostaw to „współdziałające ze sobą w różnych obszarach funkcjonalnych firmy wydobywcze, produkcyjne, handlowe

¹ D.J. Closs, E.F. McGarrel, *Enhancing Security Throughout the Supply Chain*, The IBM Center for the Business of Government, 2004.

² *Ibidem*.

³ Oxford Dictionaries, <http://oxforddictionaries.com>; Longman Dictionary of Contemporary English, <http://www.ldoceonline.com>; Cambridge Dictionaries Online, <http://dictionary.cambridge.org>.

i usługowe oraz ich klienci, między którymi przepływają strumienie produktów, informacji i środków finansowych”⁴.

Użycie słowa łańcuch może sugerować liniowy charakter poszczególnych czynności, co w rzeczywistości rzadko znajduje odzwierciedlenie, gdyż powiązania firm wydobywczych, produkcyjnych, handlowych czy usługowych wskazują raczej na istnienie sieci wzajemnych zależności. Stąd wielu autorów sugeruje stosowanie określenia sieć dostaw lub przynajmniej w definicji łańcucha dostaw wskazuje na jego sieciowy charakter. Można przytoczyć definicję J. Aitkena, który określił łańcuch dostaw jako „sieć powiązanych i współzależnych organizacji, które działając na zasadzie wzajemnej współpracy, wspólnie kontrolują, kierują i usprawniają przepływy rzeczowe i informacji od dostawców do ostatecznych użytkowników”⁵. Warto podkreślić, że niezależnie od różnych interpretacji tego pojęcia, w odniesieniu do bezpieczeństwa powszechnie przyjmuje się określenie łańcuch dostaw.

Ogniwami łańcucha dostaw są nadawcy i odbiorcy przepływów ładunków lub informacji, do których zalicza się firmy wydobywcze, przetwórcze i handlowe⁶, a także wszystkich usługodawców i klientów⁷. Wśród ważnych podmiotów w kontekście bezpieczeństwa łańcucha dostaw wymienić należy spedytorów, agentów celnych, agentów armatorów, operatorów magazynów, operatorów intermodalnych, przewoźników kolejowych, drogowych, morskich i lotniczych, operatorów terminali w portach, administrację celną, inspekcję sanitarną i weterynaryjną, zarządy portów, izby handlowe czy instytucje finansowe. Jak łatwo można zauważyć, podmiotów, które mogą być źródłem bądź ofiarą przestępstwa w łańcuchu dostaw, jest wiele.

Zagrożenia dla funkcjonowania łańcuchów dostaw

Wspólną cechą przytoczonych definicji łańcucha dostaw jest zagadnienie przepływów, zarówno rzeczowych, jak i informacji⁸. Ze względu na użycie pojęcia łańcuch dostaw, określenie bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw z zasady dotyczy przepływów rzeczowych i nie obejmuje przewozu pasażerskiego. Podstawowym zadaniem łańcucha dostaw jest utrzymanie ciągłego przepły-

⁴ J. Witkowski, *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010, s. 19.

⁵ J. Aitken, *Supply Chain Integration within the Context of a Supplier Association*, za: M. Christopher, *Logistics and Supply Chain Management. Creating Value-Adding Networks*, FT Prentice Hall, 2005, s. 6.

⁶ J. Witkowski, *op. cit.*, s. 13.

⁷ *Supply Chain Management Terms and Glossary*, Council of Supply Chain Management Professionals, <http://cscmp.org>, 10.04.2011.

⁸ Przepływ środków finansowych jest w wielu definicjach łańcucha dostaw pomijany.

wu bez przestojów i zakłóceń dóbr od miejsca ich powstania do końcowego nabywcy⁹. Niestety, w związku z przestępczością i terroryzmem, przepływy te mogą być zagrożone.

Zagrożenia te mogą mieć różne źródła – albo na zewnątrz łańcucha dostaw, co może spowodować zakłócenia jego funkcjonowania, albo wewnątrz, co wiąże się z wykorzystaniem łańcucha dostaw do działalności przestępczej, np. przemytu broni masowego rażenia lub użycia środka transportu jako broni, w wyniku czego stanowi on zagrożenie dla otoczenia – zdrowia i życia ludzi, infrastruktury, gospodarki, czy też dla poczucia bezpieczeństwa wśród społeczeństwa¹⁰. Niekiedy w ramach bezpieczeństwa łańcucha dostaw do potencjalnych zagrożeń zalicza się również katastrofy naturalne (huragany, trzęsienia ziemi, tsunami, pożary, powodzie), które podobnie jak działalność przestępcza, mogą powodować zakłócenia w łańcuchach dostaw.

Z uwagi na to, że większość łańcuchów dostaw jest międzynarodowa, również działalność przestępcza z nimi związana ma często charakter ponadnarodowy. Przestępstwami związanymi z łańcuchem dostaw można nazwać czyny umyślne, mające na celu spowodowanie uszkodzenia lub zniszczenia poprzez wykorzystanie wszelkich działań w łańcuchu dostaw w celu uzyskania wymiernych, nieuczciwych korzyści finansowych lub celów politycznych w wyniku działań terrorystycznych.

Do przestępstw tych zaliczyć można przede wszystkim¹¹:

- kradzieże, w tym kradzieże całych pojazdów i porwania dla okupu;
- przestępczość związaną z handlem ludźmi i nielegalną imigracją;
- naruszenie własności intelektualnej;
- naruszenie prawa celnego, w tym przemyt;
- oszustwa podatkowe, w tym związane z podatkiem VAT;
- szpiegostwo przemysłowe;
- korupcja;
- piractwo;
- terroryzm, w tym zniszczenie elementów łańcucha dostaw bądź jego otoczenia, a także wykorzystanie łańcucha dostaw do przewozu nielegalnych materiałów i przedmiotów.

Ze względu na to, że łańcuch dostaw jest na tyle silny, na ile pozwala na to jego najsłabsze ogniwo, należy kontrolować wszystkie przepływy, miejsca

⁹ A. Harrison, R. van Hoek, *Zarządzanie logistyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010, s. 41.

¹⁰ *Supply Chain Security Guide*, Worldbank 2009, s. 8.

¹¹ Por. J. Ahokas, J. Hintsa, *Assuring Supply Chain Continuity in Industrial Supply Chains and Complying with Authorised Economical Operator AEO Europe*, BIT Research Centre, s. 18-20; J. Hintsa, J. Ahokas, T. Männistö, J. Sahlstedt, *CEN Supply Chain Security (SCS). Feasibility study*, CEN/TC 379 Supply Chain Security, Cross-border Research Association, Lausanne 2010, s. 18.

i uczestników łańcucha dostaw, identyfikować potencjalne zagrożenia i w odpowiednim momencie im zapobiegać. Temu mają służyć zarówno różnego rodzaju regulacje wprowadzane przez rządy państw czy organizacje międzynarodowe, jak i dobrowolne inicjatywy prywatne.

Warto podkreślić, że największe zagrożenie w obrębie łańcucha dostaw występuje w czasie przewozu oraz załadunku, wyładunku i przeładunku towarów. Ze względu na charakter przewożonych ładunków zakłada się, że największe zagrożenie płynie z transportu drobnicy, a nie ładunków masowych. Biorąc pod uwagę fakt, że około 90% światowej drobnicy przewozi się obecnie w kontenerach¹², głównie transportem morskim, to właśnie temu zagadnieniu poświęca się najwięcej uwagi w kontekście zapewnienia bezpieczeństwa łańcuchów dostaw. Do naruszenia obowiązujących praw często dochodzi w momencie przekroczenia granicy celnej. Jednocześnie jest to miejsce, w którym można dokonać kontroli ładunku i w razie wykrycia nieprawidłowości podjąć określone kroki. W związku z powyższym nie powinien dziwić fakt, że większość regulacji i inicjatyw dotyczących bezpieczeństwa łańcucha dostaw wprowadzonych po 2001 r. dotyczy właśnie transportu, szczególnie przewozu ładunków w kontenerach, a także procedur celnych. Regulacje i dobrowolne inicjatywy są wprowadzane przede wszystkim w celu minimalizowania ryzyka wystąpienia zdarzeń związanych z działalnością przestępczą, które mogłyby zakłócić funkcjonowanie łańcuchów dostaw bądź stanowić zagrożenie dla jego otoczenia.

Inicjatywy i regulacje

Wśród inicjatyw w zakresie bezpieczeństwa łańcucha dostaw wyróżnia się międzynarodowe (Kodeks ISPS), regionalne (AEO¹³ w Unii Europejskiej) i krajowe (reguła 24 godzin w Chinach, Meksyku i Stanach Zjednoczonych). Zgodnie z innym podziałem wymienia się inicjatywy multilateralne (Kodeks ISPS, WCO SAFE Framework of Standards), bilateralne (amerykańsko-kanadyjska inicjatywa FAST) i unilateralne (reguła 24 godzin). Inicjatywy dzieli się także według kryterium ich obowiązywania na obligatoryjne (np. reguła 24 godzin, zalecenia ISPS) i dobrowolne (np. AEO), a także na rządowe (AEO, reguła 24 godzin) i prywatne (TAPA, ISO 28000:2007). Najwięcej inicjatyw i regulacji powstało w Stanach Zjednoczonych, jednakże

¹² *World Development Report 2009. Reshaping Economic Geography*, The World Bank, Washington DC 2009, s. 178.

¹³ *Authorized Economic Operator*.

warto skupić się na tych, które pośrednio lub bezpośrednio dotyczą podmiotów działających w Polsce oraz innych krajach Unii Europejskiej.

Poniżej znajduje się charakterystyka wybranych inicjatyw i regulacji stworzonych po 2001 r., najczęściej wymienianych w kontekście bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw.

W celu wprowadzenia zasad zabezpieczenia statków i obiektów portowych przed terroryzmem, Międzynarodowa Organizacja Morska uchwaliła Międzynarodowy Kodeks Ochrony Statku i Obiektu Portowego¹⁴, powszechnie znany jako Kodeks ISPS. Kodeks ten, jako część konwencji SOLAS wszedł w życie z dniem 1 lipca 2004 r. Zdefiniowane są w nim dwa obszary, które wymagają zabezpieczenia – są nimi obiekty portowe i statki, zarówno te przewożące ładunki, jak i pasażerów. W praktyce zastosowanie wytycznych kodeksu sprowadza się m.in. do gromadzenia i oceny informacji w zakresie zagrożeń, zapobiegania dostępowi nieupoważnionych osób do statków lub obiektów portowych, obowiązku stworzenia planów ochrony statków i obiektów portowych, a także zatrudnienia odpowiednio przeszkolonych oficerów ochrony. Koszty takich działań w pewnym zakresie są przenoszone na podmioty, które korzystają z obiektów portowych i statków, poprzez doliczanie do frachtu odpowiednich dodatków bezpieczeństwa na każdy przewożony kontener.

Jednym z najważniejszych dokumentów w zakresie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw jest zbiór standardów Światowej Organizacji Celnej (WCO¹⁵) pod nazwą WCO SAFE Framework¹⁶. Stosowanie tych standardów jest dobrowolne, ale warto wspomnieć, że do dnia 1 marca 2011 r. wolę ich wprowadzenia wyraziły już 164 kraje¹⁷. WCO SAFE Framework opiera się na dwóch filarach. Filar pierwszy zawiera 11 standardów dotyczących wymiany informacji i współpracy pomiędzy administracjami celnymi różnych krajów, z kolei drugi filar, zawierający 6 standardów, skupia się na budowaniu partnerstwa pomiędzy organami administracji celnej i przedsiębiorstwami, będącymi uczestnikami łańcuchów dostaw. WCO SAFE Framework składa się z czterech elementów¹⁸:

- harmonizacji wytycznych dotyczących wyprzedzającej informacji o dostawach towarów (*advance cargo information*);
- stosowania spójnego podejścia w zakresie zarządzania ryzykiem w celu wykrywania zagrożeń dla łańcucha dostaw;

¹⁴ *International Ship and Port Facility Security Code*.

¹⁵ *World Customs Organisation*

¹⁶ Pełna nazwa brzmi *Framework of Standards to Secure and Facilitate Global Trade* (Ramowe Standardy SOC w sprawie Bezpieczeństwa i Ułatwienia Globalnego Handlu), ale najczęściej używana jest nazwa skrócona: WCO SAFE Framework.

¹⁷ World Customs Organization, <http://www.wcoomd.org>, 15.04.2011.

¹⁸ *WCO SAFE Framework of Standards*, World Customs Organization 2007.

- zastosowania w przypadkach uzasadnionych wcześniejszą oceną ryzyka bardziej inwazyjnego podejścia do kontroli kontenerów i ładunków wysokiego ryzyka, polegającego na skanowaniu za pomocą metod nieinwazyjnych lub fizycznej inspekcji;
- korzyści, jakie będą mogły osiągnąć przedsiębiorstwa, które spełnią minimalne standardy bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw oraz będą stosować najlepsze praktyki.

Standardy te znalazły odzwierciedlenie w regulacjach dotyczących przesyłania wyprzedzających informacji na temat ładunku wprowadzonych przez niektóre kraje (przy czym niektóre z tych przepisów zostały uchwalone jeszcze przed ustanowieniem WCO SAFE Framework), czy w zasadzie „10+2” dotyczącej informacji na temat pochodzenia towarów importowanych do Stanów Zjednoczonych, a także w programach partnerstwa przedsiębiorstw i administracji celnej, takich jak C-TPAT¹⁹ w Stanach Zjednoczonych czy AEO w Unii Europejskiej.

Regulacje pod wspólną nazwą Advanced Cargo Information (ACI), potocznie zwane regułą 24 godzin (24 hours rule) wymagają przesyłania drogą elektroniczną do odpowiednich organów celnych wyprzedzającej informacji o dostawach towarów. W zależności od kraju dotyczą one towarów wwożonych, wywożonych lub podlegających tranzytowi. Reguły te, włączone do ustawodawstwa niektórych krajów, nawiązują do zaleceń WCO SAFE Framework. Do początku 2011 r. tego typu regulacje wprowadzono w:

- Stanach Zjednoczonych, uchwalono w 2002 r. pod nazwą Advance Manifest Rule, zaczęto wprowadzać od 2003 r.
- Kanadzie, w 2004 r. pod nazwą Advance Commercial Information,
- Meksyku, w 2007 r., pod nazwą 24 Hours Cargo Manifest Rule,
- Chinach, od 2009 r. pod nazwą China Customs Advance Manifest (CCAM) Regulation²⁰,
- Unii Europejskiej, obowiązkowo od 1 stycznia 2011 r., ustanowione za pomocą rozporządzeń zmieniających Wspólnotowy Kodeks Celny²¹.

Na podstawie dostarczonych informacji organy celne dokonują oceny ryzyka związanego z daną przesyłką, zwracając szczególną uwagę na wszelkie przesłanki mogące świadczyć o tym, że w danym kontenerze może być transportowana broń masowego rażenia. Do oceny ryzyka służą zaawansowane systemy komputerowe²². Wykryte w ten sposób kontenery są poddawane do-

¹⁹ *Customs-Trade Partnership Against Terrorism.*

²⁰ CCAM w Chinach obejmuje wszystkie porty kontynentalne, z wyjątkiem Hongkongu.

²¹ Rozporządzenie nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. (Dz. Urz. L. 117 z 4.5.2005, s.13); Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18 grudnia 2006 r. (Dz. Urz. L. 360 z 19.12.2006, s. 64), oraz Rozporządzenie Komisji (WE) 312/2009 z dnia 16 kwietnia 2009 r. (Dz. Urz. L. 98 z 17.4.2009, s. 3).

²² W Stanach Zjednoczonych system ten nosi nazwę ATS – *Automated Targeting System.*

datkowej kontroli (skanowaniu lub fizycznej inspekcji) jeszcze przed załadowaniem ich na środek transportu.

O wiele szerszego zakresu informacji żąda administracja Stanów Zjednoczonych na podstawie przepisów regulacji wprowadzającej obowiązek dostarczenia przez importera informacji na temat bezpieczeństwa importowanego towaru, a także obowiązek dostarczenia dodatkowych danych przez przewoźnika. Pełna nazwa tej regulacji brzmi *Importer Security Filing and Additional Carrier Requirements Rule*, ale często jest ona nazywana zasadą „10+2”, z uwagi na to, że 10 informacji (dane producenta, sprzedawcy, kupującego, armatora, miejsca załadunku, załadowcy kontenera/konsolidatora, odbiorcy, kodu importera, kraju pochodzenia towaru i kodu towaru w taryfie celnej) powinien dostarczyć importer, a dwie pozostałe (plan rozmieszczenia kontenerów na statku oraz status kontenera, tj. czy towar jest przeznaczony na rynek Stanów Zjednoczonych, czy jest w tranzycie) przewoźnik. Przepisy te weszły w życie w 2009 r. Do reguły tej nawiązują m.in. zmiany wprowadzone do Incoterms®2010 określające zasady współpracy pomiędzy importerem i eksporterem w zakresie przekazywania informacji dotyczącej bezpieczeństwa.

Administracja Stanów Zjednoczonych podjęła także próby wprowadzenia obowiązku skanowania w portach załadunku za pomocą nieinwazyjnych metod (np. promieni rentgena lub fal radiowych) wszystkich kontenerów wywożonych do Stanów Zjednoczonych (jest to tak zwana *Secure Freight Initiative*, znana także jako *100% scanning initiative*). Miało to stać się obowiązkiem od 1 lipca 2012 r., jednakże datę tę przesunięto na rok 2014 i nadal nie ma pewności, że obowiązek skanowania wszystkich kontenerów tego typu rzeczywiście zostanie wprowadzony. Głównym zastrzeżeniem jest fakt, że zarówno koszty wprowadzenia takiej technologii, jak i koszty zeskanowania pojedynczego kontenera są zbyt wysokie. Ponadto, prześwietlenie każdego kontenera wymagałoby dodatkowego czasu i mogłoby powodować przestoje w portach w związku z dużą liczbą kontenerów i małą wydajnością urządzeń do skanowania. Co więcej, tego typu praktyki są zaprzeczeniem metody wykrywania podejrzanych przesyłek na podstawie oceny ryzyka na bazie informacji dostarczanych w ramach reguły 24 godzin i zasady „10+2”.

Zmiany w postrzeganiu bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw po 2001 r.

Po 2001 r. można zauważyć zmianę podejścia do zagadnienia kontroli ładunku. Po pierwsze, wymagane jest dostarczenie coraz bardziej dokładnych informacji związanych z pochodzeniem, przeznaczeniem i rodzajem ładunku, w tym również informacji dokumentujących wcześniejsze etapy

w łańcuchu dostaw (*chain-of-custody information*). Po drugie, przed 2001 r. skupiano się przede wszystkim na kontroli ładunku w miejscu przeznaczenia. Obecnie coraz więcej krajów wymaga, aby dokładna informacja o ładunku była przesyłana do organów administracji celnej jeszcze przed załadowaniem towaru na środek transportu, co oznacza przesunięcie tej kontroli w kierunku miejsca wysyłki ładunku. Znajduje to odzwierciedlenie w regulach 24 godzin czy regule 10+2. Po trzecie, pojawił się nowy trend związany z tworzeniem partnerstwa pomiędzy organami administracyjnymi (jak np. służby celne) i przedsiębiorstwami (programy C-TPAT i AEO).

Należy pamiętać, że wprowadzanie kolejnych regulacji w zakresie bezpieczeństwa łańcucha dostaw przyczynia się do powstawania kolejnych kosztów. Wynikają one z konieczności implementacji ustanowionych praw, polegającej na dostosowaniu technicznym i technologicznym, wprowadzeniu wymaganych standardów oraz każdorazowym wykonywaniu określonych czynności (takich jak kontrola ładunku w porcie załadunku, przesyłanie informacji na temat ładunku do miejsca wysyłki). Kolejne koszty wynikają m.in. z zaleceń kodeksu ISPS dotyczących portów morskich i statków. Wspomniane koszty są z reguły ponoszone przez przewoźników, operatorów terminali, administrację celną czy rządy państw, przy czym część z nich jest przerzucana na firmy będące bezpośrednimi uczestnikami łańcucha dostaw (eksporterów, importerów) w postaci dodatkowych opłat doliczanych do frachtu za kontener lub za każdy konosament. Wśród opłat za kontener wymienić można dodatki bezpieczeństwa pobierane przez porty (do 15 EUR za kontener) i przewoźników (w większości w granicach 5–8 EUR za kontener) w związku z koniecznością dostosowania się do zaleceń kodeksu ISPS oraz dodatek adeński (w wysokości 20–55 USD za TEU) doliczany do frachtu w razie przewozu kontenera przez obszary objęte zagrożeniem ataku piratów. Opłatę od konosamentu pobiera się natomiast za przekazanie informacji dotyczącej ładunku w związku z realizacją reguły 24 godzin, w wysokości 20–30 USD lub 25–30 EUR od każdego konosamentu.

W ten sposób rosną koszty transportu towarów, co może stanowić pozataryfową barierę w międzynarodowej wymianie handlowej. Wśród tego typu barier należałoby wymienić także bardzo dużą liczbę regulacji dotyczących bezpieczeństwa, wydłużony czas transportu oraz czas potrzebny na spełnienie wszystkich procedur, a także brak harmonizacji przepisów i wzajemnej uznawalności inicjatyw podejmowanych w różnych krajach czy regionach, co nie sprzyja przejrzystości wymiany handlowej.

O tym, że bezpieczeństwo w łańcuchu dostaw jest rzeczywiście istotnym i aktualnym problemem, może świadczyć fakt, że jest ono od kilku lat wymieniane wśród potencjalnych zagrożeń dla firmy przez menedżerów dużych

firm w badaniu przeprowadzonym przez PwC²³ pod nazwą *Annual Global CEO Survey*. Wyniki ankiety przeprowadzonej pod koniec 2010 r., a opublikowanej w raporcie w 2011 r. pokazują, że 38% menedżerów uważa to zagrożenie za istotne. Co więcej, można zaobserwować wzrost tych obaw o 3 punkty procentowe w stosunku do ankiety z poprzedniego roku²⁴. Największe obawy w związku z bezpieczeństwem łańcucha dostaw zgłaszają menedżerowie firm z branży chemicznej i metalowej, gdzie ponad połowa określiła je jako znaczące bądź bardzo znaczące. Podobne pytania zadano również polskim menedżerom²⁵. Na uwagę zasługuje fakt, że w polskiej wersji ankiety problem bezpieczeństwa łańcucha dostaw jest uważany za mniej istotny. Może to wynikać z jednej strony z niezajomości zjawiska wśród menedżerów w Polsce lub niedostrzegania potencjalnych zagrożeń, a z drugiej strony z istnienia bardziej znaczących zagrożeń.

Warto jednak podkreślić także fakt, że z zagadnieniem bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw pośrednio wiąże się jeszcze jedno z zagrożeń wymienianych przez menedżerów we wspomnianej ankiecie. Tym zagrożeniem jest nadmierny poziom regulacji, wymieniany na trzecim miejscu w ankiecie globalnej i na czwartym w wersji polskiej. Biorąc pod uwagę ilość regulacji, inicjatyw i przepisów mających zapobiegać zakłóceniom łańcucha dostaw wynikającym z działalności przestępczej i terrorystycznej oraz brak spójnego systemu, można bez wahania stwierdzić, że z pewnością zagadnienie to stanowi poważne utrudnienie w działalności przedsiębiorstw.

Utrudnienia te z pewnością pozostają w sprzeczności z dotychczasową tendencją do wprowadzania ułatwień w wymianie handlowej (*trade facilitation*). Wspomniany wcześniej dokument WCO SAFE Framework z pewnością wychodzi naprzeciw oczekiwaniom uczestników łańcuchów dostaw, zachęcając rządy państw do wprowadzania regulacji zgodnych z tymi standardami ramowymi oraz do harmonizacji istniejących przepisów i ułatwiania wymiany informacji pomiędzy organami administracji celnej z różnych krajów.

Znaczenie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw podkreśla także fakt, że po raz pierwszy włączono to zagadnienie do nowej wersji reguł Incoterms® 2010 w postaci zobowiązań pomiędzy kupującym i sprzedającym w zakresie otrzymania lub udzielenia pomocy w uzyskaniu poświadczeń związanych z bezpieczeństwem towaru niezbędnych przy jego odprawie, takich jak np. dokładna informacja o jego pochodzeniu, uwzględniająca wcześniejsze etapy jego pozyskania (*chain-of-custody information*)²⁶.

²³ PricewaterhouseCoopers.

²⁴ *Growth reimagined. Prospects in emerging markets drive CEO Confidence, 14th Annual Global CEO Survey 2011*, PwC 2011.

²⁵ *Polska perspektywa. Przemysłany wzrost, 14. coroczne badanie Global CEO Survey*, PwC, 2010.

²⁶ *Incoterms® 2010 – ICC Official Rules for the Interpretation of Trade Terms*, ICC Publication No. 715E, International Chamber of Commerce 2010.

Zakończenie

Działalność przestępcza nie jest zjawiskiem nowym w handlu i transporcie międzynarodowym. Nabrały jednak znaczenia po atakach terrorystycznych w 2001 r. Od tego czasu pojęcie bezpieczeństwa w łańcuchu dostaw staje się coraz bardziej popularne, zarówno wśród przedsiębiorstw, jak i rządów państw czy organizacji międzynarodowych. W rezultacie wprowadzono wiele regulacji, mających pomóc w minimalizowaniu ryzyka zakłóceń w łańcuchu dostaw spowodowanych działalnością przestępczą. Jednakże można odnieść wrażenie, że w tym wszystkim zapomniano o podstawowej idei, która przyświecała międzynarodowej wymianie handlowej – czyli o potrzebie wprowadzania ułatwień w handlu. Przedsiębiorstwa muszą zatem w ramach zarządzania łańcuchami dostaw brać pod uwagę nie tylko ewentualne zagrożenia, ale także całą gamę międzynarodowych przepisów.

Bibliografia

- Ahokas J., Hintsa J., *Assuring Supply Chain Continuity in Industrial Supply Chains and Complying with Authorised Economical Operator AEO Europe*, BIT Research Centre.
- Aitken J., *Supply Chain Integration within the Context of a Supplier Association*, za: M. Christopher, *Logistics and Supply Chain Management. Creating Value-Adding Networks*, FT Prentice Hall, 2005.
- Cambridge Dictionaries Online, <http://dictionary.cambridge.org>.
- Closs D.J., McGarrel E.F., *Enhancing Security Throughout the Supply Chain*, The IBM Center for the Business of Government, 2004.
- Growth reimaged. Prospects in emerging markets drive CEO Confidence, 14th Annual Global CEO Survey 2011*, PwC 2011.
- Harrison A., van Hoek R., *Zarządzanie logistyką*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
- Hintsa J., Ahokas J., Männistö T., Sahlstedt J., *CEN Supply Chain Security (SCS). Feasibility study*, CEN/TC 379 Supply Chain Security, Cross-border Research Association, Lausanne 2010.
- Incoterms® 2010 – ICC Official Rules for the Interpretation of Trade Terms*, ICC Publication No. 715E, International Chamber of Commerce 2010.
- Longman Dictionary of Contemporary English, <http://www.ldoceonline.com>.
- Oxford Dictionaries, <http://oxforddictionaries.com>.
- Polska perspektywa. Przemysłany wzrost, 14. coroczne badanie Global CEO Survey*, PwC, 2010.
- Rozporządzenie Komisji (WE) 312/2009 z dnia 16 kwietnia 2009 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. L. 98 z 17.4.2009, s. 3).

- Rozporządzenie Komisji (WE) nr 1875/2006 z dnia 18 grudnia 2006 r. zmieniające rozporządzenie (EWG) nr 2454/93 ustanawiające przepisy w celu wykonania rozporządzenia Rady (EWG) nr 2913/92 ustanawiającego Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. L. 360 z 19.12.2006, s. 64).
- Rozporządzenie nr 648/2005 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 13 kwietnia 2005 r. zmieniające rozporządzenie Rady nr 2913/92 ustanawiające Wspólnotowy Kodeks Celny (Dz. Urz. L. 117 z 4.5.2005, s.13).
- Supply Chain Management Terms and Glossary*, Council of Supply Chain Management Professionals, <http://cscmp.org>.
- Supply Chain Security Guide*, Worldbank 2009.
- WCO SAFE Framework of Standards*, World Customs Organization 2007.
- Witkowski J., *Zarządzanie łańcuchem dostaw*, Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa 2010.
- World Customs Organization, <http://www.wcoomd.org>.
- World Development Report 2009. Reshaping Economic Geography*, The World Bank, Washington DC 2009.

Summary

Supply Chain Security

Criminal activity is not a new phenomenon in international trade and transport. However, it gained importance after the terrorist attacks in 2001. Since then, the concept of supply chain security has become increasingly popular, both among companies and among governments or international organizations. As a result, many regulations have been introduced in order to assist in minimizing risk in the supply chain disruptions caused by criminal or terrorist activity. However, one might get the impression that among all these activities the basic idea has been forgotten, which is extremely important in international trade – that is, the need for trade facilitation. As a result, the company managing its supply chain must take into account not only potential threats but also a whole range of international security rules.