

Streszczenie

Bezpieczeństwo łańcucha dostaw (ang. *supply chain security*), które stanowi przedmiot niniejszego opracowania, najczęściej definiuje się jako procedury i środki ochrony elementów łańcucha dostaw oraz jego otoczenia przed działalnością przestępczą i terrorystyczną. Koncepcja ta ukształtowała się w literaturze naukowej oraz praktyce gospodarczej w następstwie ataków terrorystycznych przeprowadzonych w Nowym Jorku i Waszyngtonie we wrześniu 2001 r. W wyniku zamachów śmierć poniosło wiele osób, a bezpośrednie i pośrednie straty instytucji publicznych i przedsiębiorstw sięgały wielu miliardów dolarów. Wydarzenia te zmieniły tradycyjne postrzeganie zagrożeń związanych z transportem czy międzynarodowymi łańcuchami dostaw. Dotychczasowe międzynarodowe wysiłki w zakresie likwidowania barier handlowych i harmonizacji przepisów ustąpiły miejsca potrzebie zapewnienia bezpieczeństwa łańcuchów dostaw i ochrony przed terroryzmem. Rezultatem tych działań było wprowadzenie szeregu regulacji i inicjatyw oraz środków kontroli i ochrony łańcuchów dostaw.

Celem pracy jest wielowymiarowa ocena oddziaływania wspomnianych zagrożeń i regulacji w zakresie bezpieczeństwa na funkcjonowanie międzynarodowych łańcuchów dostaw i ich otoczenie. Natomiast główna hipoteza brzmi: Ze względu na to, że zagrożenia i regulacje w zakresie bezpieczeństwa w negatywny sposób oddziałują na funkcjonowanie międzynarodowych łańcuchów dostaw i ich otoczenie, firmy są zmuszone do podejmowania określonych działań w celu ich ochrony i eliminacji najsłabszych ogniw.

W pracy przedstawiono szczegółową analizę wybranych zagrożeń wobec międzynarodowych łańcuchów dostaw, takich jak terroryzm, piractwo, kradzieże, nielegalne przekraczanie granicy, fałszerstwa towarów, a także cyberprzestępczość. W wielu wymienionych obszarach można zauważyć nasilenie się zjawisk przestępczych po 2001 r. Analiza kosztów zakłóceń związanych z tymi zagrożeniami wskazuje na ich znaczący wpływ na funkcjonowanie międzynarodowych łańcuchów dostaw.

W dalszej części pracy scharakteryzowano kształt polityki bezpieczeństwa prowadzonej przez Stany Zjednoczone, Unię Europejską oraz Organizację Narodów Zjednoczonych, a także omówiono najważniejsze regulacje i inicjatywy w zakresie bezpieczeństwa, takie jak Kodeks ISPS w transporcie morskim, Załącznik 17. do Konwencji Chicagowskiej w transporcie lotniczym, reguła 24 godzin, WCO SAFE Framework of Standards opracowane przez Światową Organizację Celną oraz programy

AEO i C-TPAT. Ze względu na znaczącą rolę Stanów Zjednoczonych na polu bezpieczeństwa łańcucha dostaw, szczegółowo omówiono również programy dotyczące bezpieczeństwa związanego z transportem ładunków w kontenerach wdrożone przez administrację tego kraju. Można zauważyć, że wprowadzane regulacje w zakresie bezpieczeństwa są nieadekwatne w stosunku do faktycznie występujących zagrożeń, co jest źródłem niedoskonałości. Eksporterzy i importerzy muszą ponosić znaczne koszty wynikające w istniejących regulacji, nie otrzymują jednak w zamian zdecydowanie wyższego poziomu ochrony, odpowiedniego do zgłaszanych przez nich potrzeb.

W pracy zaprezentowano również teoretyczne i praktyczne rozważania na temat ekonomicznych aspektów bezpieczeństwa łańcucha dostaw, takich jak dobra publiczne najslabszego ogniwa, koszty i korzyści bezpieczeństwa, a także analiza ryzyka. Podkreślono, że racjonalnym działaniem, zarówno ze strony przedsiębiorstw, jak i rządów państw oraz organizacji międzynarodowych, powinno być podjęcie działań w celu eliminacji najslabszych ogniw. Przeszkodą we wspólnym podejmowaniu takich inicjatyw są rozbieżne cele rządów i przedsiębiorstw. Firmy opierają się przede wszystkim na rachunku ekonomicznym, natomiast priorytetem dla rządów państw jest ochrona społeczeństwa i obiektów infrastruktury krytycznej.

Uczestnicy łańcuchów dostaw mogą jednak podjąć pewne działania, które pozwolą im zwiększyć poziom bezpieczeństwa łańcuchów dostaw, a jednocześnie poprawić efektywność funkcjonowania. Jednym z podstawowych działań powinno być wdrożenie zarządzania bezpieczeństwem łańcucha dostaw. Zauważono również, że najważniejszym elementem, na który należy zwrócić uwagę, jest najslabsze ogniwo każdego łańcucha, czyli człowiek.

W pracy, oprócz analizy literatury oraz danych statystycznych pochodzących z raportów międzynarodowych, wykorzystano również wyniki badania empirycznego przeprowadzonego na grupie 600 polskich i 600 niemieckich eksporterów i importerów w 2013 r. oraz na grupie 600 polskich eksporterów i importerów w 2016 r. Dzięki temu możliwe stało się określenie postaw przedsiębiorstw wobec zagrożeń i regulacji, identyfikacja słabych i mocnych stron działań przedsiębiorstw na rzecz bezpieczeństwa łańcucha dostaw, a także określenie roli poszczególnych podmiotów i wypracowanie rekomendacji dla uczestników łańcucha dostaw.