

KONTROLOWANIE RYZYKA NAPADÓW RABUNKOWYCH W TRANSPORCIE KOŁOWYM

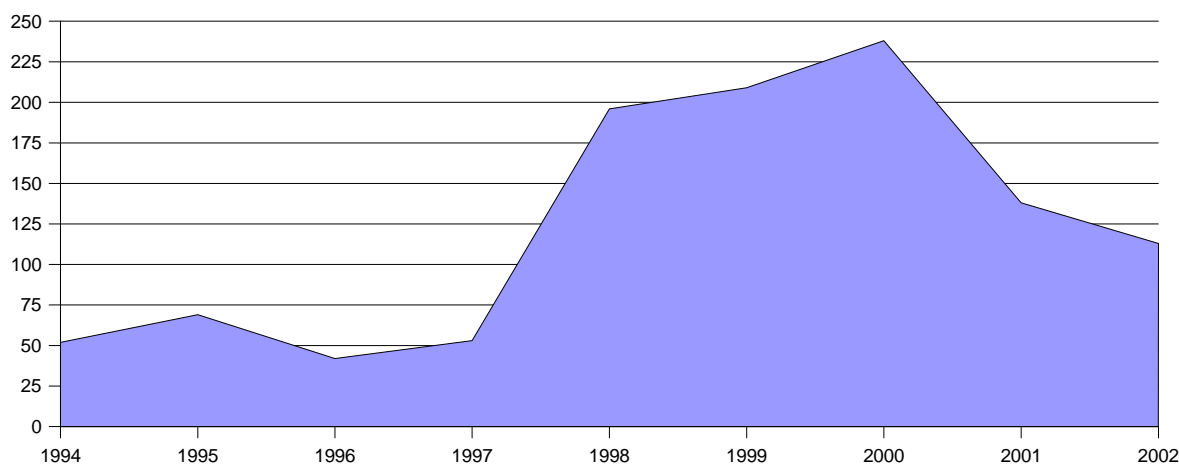
Zjawisko przestępczości na polskich drogach, a szczególnie napadów rabunkowych na wartościowe ładunki przewożone drogą lądową, było wielokrotnie opisywane – między innymi w moich artykułach. Odsyłam więc Szanownych Czytelników choćby do archiwalnych wydań Dziennika Ubezpieczeniowego, w których umieszczono rzeczowe i wyczerpujące informacje przygotowane w porozumieniu z Komendą Główną Policji, lub do pełnego tekstu wspomnianego raportu osiągalnego na mojej stronie internetowej.

Obecnie, najczęściej używane przez przestępców metody są następujące:

- napady “na policjanta”(tendencja zdecydowanie malejąca)
- podłożenie „kolca”(tendencja zwyżkująca)
- napady podczas postoju
- zablokowanie lub unieruchomienie pojazdu.

Od około 3-4 lat obserwuję spadek masowości zjawiska (załączona ilustracja) co jednak nie powinno dawać powodów do rozluźnienia czujności – zdecydowanie nastąpił bowiem wzrost profesjonalizmu i skuteczności napastników a także można mówić o 100% selektywności atakowanych celów do wyłącznie ładunków wartościowych.

Liczba napadów w ci•gu roku



Jedynie wspominać można czasy, w których napastnicy najwyraźniej przez pomyłkę zamiast ładunku markowej kawy dokonali zaboru ładunku mrożonych kurcząt. Z całym przekonaniem należy podkreślić, że dzisiaj już nie ma mowy o przypadku: większość napadów jest precyzyjnie przygotowana przy wsparciu (niestety) byłych funkcjonariuszy służb specjalnych, odbywa się na zamówienie, dla konkretnego klienta. Stąd też ładunek fizycznie opuszcza zaatakowaną naczepę w ciągu 2-3 godzin od napadu i szanse na jego odzyskanie są bliskie zeru.

Na czym ma więc polegać kontrola ryzyka w tym konkretnym przypadku ? Przede wszystkim na dwóch – prowadzonych najlepiej równolegle – działaniach:

- na zmniejszeniu maksymalnej możliwej (jedorazowej) straty
- na zmniejszeniu jej prawdopodobieństwa – tzn na prewencji.

Poniższe rekomendacje nie powinny być traktowane jako kompletny poradnik, a jedynie jako luźny zbiór

doświadczeń, jakich nabyłem zarządzając firmą ITS Polska i osobiście prowadząc projekty prewencyjne dla bardzo dużych, międzynarodowych producentów wyrobów tytoniowych, sprzętu audio / video oraz markowej kawy.

Zmniejszenie maksymalnej możliwej straty można osiągnąć w jeden sposób: dzieląc poszczególne ładunki na mniejsze, ale wysyłane częściej. Dla przykładu: wartość zawartości naczepy wypełnionej markowymi wyrobami tytoniowymi może zbliżyć się do jednego miliona złotych. Ale to jeszcze nie jest górna granica skali: znane mi są ładunki (bardzo specyficzne produkty chemiczne), które załadowane do naczepy dałyby wartość około dziesięciu milionów złotych. To z pewnością więcej, niż wartość niejednej hali produkcyjnej wraz zawartością.

Proszę sobie teraz wyobrazić, że Państwa majątek o takiej właśnie wartości trafia w ręce jednego (najczęściej niestety przypadkowego) człowieka – kierowcy. To nie jest fikcja, to jest właśnie nasza codzienność – brak prewencji.

Prewencja, służąca zmniejszeniu prawdopodobieństwa napadu, może nastąpić na wiele różnych sposobów, które można (i warto) ze sobą łączyć w rozwiązania systemowe. Poniżej opiszę niektóre z nich – tak jak powinny być postrzegane z pozycji producenta (właściciela ładunku).

Dla przesyłek przekraczających pewnen próg wartościowy (może to być np. pół miliona złotych) zalecałbym wprowadzenie każdorazowego, rutynowego konwojowania, które powinno być przeprowadzone z osobnego pojazdu osobowego, przez licencjonowanych, uzbrojonych i dobrze wyszkolonych pracowników ochrony, a firma ich zatrudniająca powinna mieć wykupioną polisę OC na wartość nie mniejszą, niż najdroższy z naszych ładunków. Niestety jest to pewien koszt, ale proponowałbym przeprowadzenie symulacji i porównania, czy konwojowanie wszystkich przewozów o wartości ponad pół miliona złotych będzie droższe, niż utrata jednej takiej przesyłki w roku. Jestem gotów się założyć, że nie.

Można naturalnie zastosować inne, tańsze środki techniczne, które jednak nie gwarantują takiej stuprocentowej redukcji ryzyka. Zdaniem oficerów Komendy Głównej Policji, z którymi wielokrotnie to zagadnienie omawiałem, zamontowanie w pojazdach ciężarowych urządzeń GPS może być niezwykle skuteczne. Dlaczego tylko “może”? Otóż samo urządzenie nie zda się na nic, jeśli kierowca nie będzie wyszkolony i zdyscyplinowany oraz jeśli obsługa prowadząca “nasłuch” urządzenia GPS nie będzie należycie wykonywała swojej pracy, nie mówiąc oczywiście o dostępie do skutecznych i przede wszystkim błyskawicznie reagujących służb interwencyjnych. Rolę tych ostatnich coraz częściej pełni Policja, z którą profesjonalni operatorzy systemów monitorowania bazującego na GPS coraz lepiej potrafią się porozumieć. Jest tylko jeden szkopał: takie systemy są montowane na pojazdach, a więc to nasz przewoźnik powinien w nie zainwestować. A robi to zapewne jedynie mając gwarancję sensownej stopy zwrotu z takiej inwestycji a co za tym idzie długofalowej współpracy z producentem (właścicielem wartościowych ładunków).

Idąc w dół po drabinie kosztów – ale i skuteczności – dochodzimy do tzw “pluskwy”. Jest to małe urządzenie elektroniczne, które wsadzone do wnętrza jednego z naszych kartonów wędruje do naczepy, a w momencie otwarcia drzwi, zatrzymania lub innego zdarzenia zaczyna nadawać swoją pozycję. Na podstawie takiego sygnału operator urządzenia może wszcząć interwencję lub zawiadomić Policję. Zasadnicze różnice w stosunku do GPS polegają na tym, że z jednej strony należy się liczyć z większymi problemami z łącznością (np. wewnątrz masywnych budynków, pod wiaduktami lub mostami) ale z drugiej strony to producent jest właścicielem urządzenia i może je “podrzucić” przewoźnikowi bez jego

wiedzy. Urządzenie powinno zostać wydobyte z kartonu u odbiorcy i może powtórnie być włączone do obiegu.

Najprostszym rozwiązaniem jest doprowadzenie do tego, aby każdy kierowca miał w kabinie telefon komórkowy i dzwonił do wyznaczonego dyspozytora (operatora)regularnie co 30 minut podając swoją pozycję, a także przed każdym zatrzymaniem się, nawet – a może szczególnie - do kontroli policyjnej, zmiany opony czy załatwienia swoich potrzeb fizjologicznych.

Druga warstwa działań to środki i przedsięwzięcia zarządcze i organizacyjne z których omówię trzy kluczowe. Rozbicie regularności i utartych schematów (czas załadunku, trasy przejazdu, zawartość naczepy, przewoźnik lub kierowca) ma służyć zwiększeniu losowości tego, “co, kiedy i którądy pojedzie”- taki transport trudniej padnie łupem napastników szukających określonego produktu (naczepy).

Wyizolowanie informacji i zmniejszenie obszarów jej kumulowania w obrębie działów lub zespołów funkcjonalnych u samego producenta (wysyłającego transport) oraz spedytora czy przewoźnika. Należy dążyć do tego, aby:

- sprzedawcy wiedzieli jaki towar został zamówiony przez klienta X i jaki jest termin dostawy, ale żeby nie wiedzieli nic pozatym (tzn kiedy rzeczywiście transport pojedzie, którądy i jaki przewoźnik pojedzie)
- magazynierzy wiedzieli jaka partia ładunku ma zostać przygotowana do załadunku, ale nic poza tym (czyli który przewoźnik i dokąd ten towar powiezie)
- dyspozytor/spedytor powinien wiedzieć, który przewoźnik po jakiej trasie pojedzie (ale nie powinien wiedzieć do którego Klienta pojedzie i jaki ładunek będzie wiozł)
- wreszcie, przewoźnik (kierowca) powinien wiedzieć kiedy i w jaki obszar Polski pojedzie, dopiero w momencie załadunku powinien się dowiedzieć jaki jest adres dostawy, ale nie powinien się dowiedzieć co wiezie.

Jest to zadanie bardzo trudne dla większości producentów, szczególnie, że systemy dystrybucji są zorganizowane tak, że same przejazdy ładunków odbywają się nocą ...

Ostatnie z podstawowych zagadnień to ludzie. Niestety, należy przyjąć pesymistyczne założenie, że wśród pracowników (producenta, załadowcy ale i spedytora czy przewoźnika będącego partnerem takiego producenta) są złodzieje, oszuści czy wręcz “wprowadzenie” tam przestępcy, którzy będą najzwyczajniej handlować posiadanymi informacjami czy wręcz współorganizować napady i uprowadzenia naszych towarów.

Należy więc prowadzić staraną selekcję pracowników, szczególnie tych, którzy mają dostęp do wymionionych wcześniej informacji, dokumentów handlowych lub transportowych a także systemów komputerowych zarządzających sprzedażą i transportem (dystrybucją). Podobna selekcja powinna dotyczyć również pracowników zatrudnianych przez przewoźników – ale to już znacznie trudniej skontrolować producentom. Weryfikacja nie powinna się ograniczać do uzyskania zaświadczenia o niekaralności (gdyż można je kupić za kilkadziesiąt złotych), ale powinno się sprawdzić również “bieżącą” kartotekę Kowalskiego oraz jego referencje u poprzednich pracodawców.

Tytułem uzupełnienia wymienię praktyczne sugestie dotyczące prewencji, przygotowane dla przewoźników przez ACE Insurance, mniej znaną w Polsce ale aktywną w dziedzinie zarządzania ryzykiem, brytyjską firmę ubezpieczeniową:

- selekcja i szkolenie kierowców
- pojazdy zabezpieczone instalacją alarmową, immobiliserem i (idealnie) systemem GPS
- dla wartościowych ładunków używać naczep zamkniętych (kontenerów) oraz bezpiecznych zamknięć



(np. King Pin)

- wymalować duże, wyraźne znaki na dachu naczepy w celu łatwiejszej identyfikacji z powietrza (przez helikoptery policyjne)
- kierowco, nie zabieraj autostopowiczów
- nie opuszczaj kabiny nawet w razie kontroli policyjnej
- regularnie melduj swoją pozycję przez telefon
- zatrzymuj się tylko w obszarach bezpiecznych (strzeżonych) i nie zostawiaj naczepy bez opieki
- nie rozmawiaj z nikim na temat Twojego ładunku lub trasy, jaką jedziesz.

Nie należy zapominać, że wiele praktycznych porad i rekomendacji zostało opublikowanych przez Policję.