

УДК 656.135.2  
UDK 656.135.2

BEZPIECZEŃSTWO, OSZUSTWA I KRADZIEŻE NA PODSTAWIE ODPOWIEDZI NA  
ANKIETĘ OSÓB PRACUJĄCYCH NA STANOWISKU SPEDYTORA TRANSPORTU  
DROGOWEGO KRAJOWEGO ORAZ MIĘDZYNARODOWEGO

MICHALSKI Jacek, Dr hab. inż., Politechnika Rzeszowska, Rzeszów, Polska, jmichals@prz.edu.pl

SAFETY, FRAUD AND THEFT IN THE BASIS OF ANSWERS TO AN ANSWER  
AT THE POSITION TRANSPORT FREIGHT ROAD NATIONAL AND INTERNATIONAL

MICHALSKI Jacek, Doctor of Technical Science, Rzeszow University of Technology, Rzeszow,  
Poland, jmichals@prz.edu.pl

БЕЗПЕКА, ШАХРАЙСТВО ТА КРАДІЖКИ НА ОСНОВІ РЕЗУЛЬТАТІВ  
ОПИТУВАННЯ ЕКСПЕДИТОРІВ НАЦІОНАЛЬНОГО ТА МІЖНАРОДНОГО СПОЛУЧЕННЯ

МІХАЛЬСКИ Яцек, доктор хабілітований, Жешовська Політехніка, Жешув, Польща,  
jmichals@prz.edu.pl

WSTĘP

Ryzyko ma zarówno aspekt pozytywny; szanse, zyski, korzyści, jednak występuje też druga negatywna strona; czyli szkody i straty. Analiza ryzyka to, identyfikowanie zagrożeń oraz ocena poziomu ich ryzyka [2, 4]. Zagrożeniem jest stan lub sytuacja, która stwarza niebezpieczeństwo, jest to także możliwość zaistnienia szkody, niebezpieczna sytuacja prowadząca do strat lub potencjalne warunki, które aktywizując się w sekwencję zdarzeń mogą prowadzić do strat [16]. Zarządzanie ryzykiem to skoordynowane działania dotyczące kierowania i nadzorowania organizacją w odniesieniu do ryzyka [19].

Z inicjatywy Komisji Europejskiej opracowane zostały wytyczne dla kierowców oraz wytyczne dla kadry zarządzającej transportem w kontekście szeroko pojętego bezpieczeństwa i przeciwdziałania różnego rodzaju zagrożeniom (kradzieże, nielegalni imigranci, akty terrorystyczne) [3].

W 2017 roku raport TAPA (Transported Asset Protection Association) podaje, że 72% przestępstw drogowych miało miejsce w czasie postoju pojazdów w niestrzeżonych lokalizacjach, a które to postoje z reguły były wymuszone koniecznością obowiązkowej przerwy w prowadzeniu pojazdu. Organizacja apeluje o zwiększenie liczby bezpiecznych parkingów [22].

Firmy chcące skorzystać z, najbardziej efektywnych metod sterowania ryzykiem - ubezpieczenia odpowiedzialności cywilnej i ubezpieczenie ładunku, winny szczegółowo zapoznać się z poszczególnymi rodzajami produktów ubezpieczeniowych, aby zapewnić sobie właściwą ochronę ubezpieczeniową [5].

BEZPIECZEŃSTWO, KRADZIEŻE I OSZUSTWA W PRZEDSIĘBIORSTWACH LOGISTCZNO-TRANSPORTOWYCH

Transport towarowy należy rozumieć, jako świadczenie usług polegających na przemieszczeniu ładunków oraz usług dodatkowych bezpośrednio z tym związanych [11]. Przewóz związany jest zarówno z ruchem pojazdu, jak i jego postojem. W celu umieszczenia/zdjęcia towarów na środku transportowym niezbędne jest wykonywanie różnorodnych manipulacji dokonywanych w punktach transportowych. Niektóre usługi transportowe wymagają podjęcia czynności dodatkowych wynikających z podatności transportowej, podatność ekonomicznej oraz jego podatności ładunkowej [1, 7, 8, 9, 18].

Do prowadzenia działalności w zakresie transportu drogowego niezbędna jest licencja. Jednym z warunków jej otrzymania jest spełnianie wymogów dobrej reputacji przez członków organu zarządzającego osoby prawnej, osoby zarządzające spółką jawną lub komandytową, a w przypadku innego przedsiębiorcy - osoby prowadzące działalność gospodarczą [6].

Raport „Skala kradzieży w europejskim transporcie drogowym w latach 2009-2011” dotyczy firmy z sektora transportowo-spedycyjnego, branżowych zrzeszeń przewoźników i spedytorów [15]. Zebrane dane miały charakter ilościowy. Podstawowym celem ankiety było poznanie opinii i doświadczeń przedsiębiorców w związku z kradzieżami i wyłudzeniami w transporcie, a także określenie skali zjawiska. Dobór uczestników był proporcjonalny – liczba badanych firm z danego kraju odpowiada wielkości rynku

transportowego w tym państwie. W badaniu wzięło udział ponad 3500 przedsiębiorstw z sektora TSL z siedmiu krajów europejskich: Czech, Litwy, Niemiec, Polski, Rosji, Słowacji i Ukrainy. Struktura firm biorących udział w badaniu: 43% transportowe, 36% spedycyjne, 21% produkcyjne. Ankietowanym zadano 14 pytań, które dotyczyły m.in. weryfikacji partnerów biznesowych, częstotliwości korzystania z parkingów strzeżonych, typów przestępstw, rodzaju i wartości utraconego towaru czy współpracy z policją.

Najczęściej dochodziło do utraty ładunku w wyniku oszustw ze strony podwykonawców (42% wszystkich przestępstw transportowych) i fałszerstw lub podszywania się pod inną firmę (31%). Ankietowani przedsiębiorcy potwierdzają, że do kradzieży często dochodzi w miejscu załadunku lub rozładunku towaru, w 27% przypadków poszkodowani utracili towar w takich okolicznościach. Ponad jedna trzecia okradzionych przynajmniej raz utraciła ładunek w wyniku włamania do ciężarówki. W Polsce zdecydowanie rzadziej niż w Czechach czy Niemczech dochodzi do brutalnych rozbojów. Rzadko zdarza się również, żeby złodzieje przejęli towar wraz z pojazdem, którym jest przewożony.

Opracowane wyniki ankiety przestępstwa w Polskim transporcie podają: 48% kradzież z włamaniem, 30% fałszerstwo, 22% rabunek - napad rozbójniczy, 17% kradzież środka transportu oraz 13% przywłaszczenie przez podwykonawcę. Czyny te dokonano w następujących okolicznościach: 45% w czasie postoju na parkingu, 24% na miejscu załadunku/rozładunku, 7% w czasie postoju przy drodze, 2% w czasie postoju przy stacji paliw, restauracji oraz 1% podczas odprawy celnej/oczekiwaniu na prom. Najczęściej kradzione towary to: 24% paliwo, 20% surowce, 18% sprzęt RTV/AGD/telekomunikacyjny, 15% artykuły spożywcze, 8% chemia gospodarcza/kosmetyki, 6% odzież, 6% sprzęt komputerowy, 5% alkohol/wyroby tytoniowe. Najczęstsze efekty dochodzenia policyjnego: 3% (najniższa wykrywalność pośród badanych państw) ustalony sprawca i odzyskany towar, 20% ustalony sprawca lecz nieodzyskany towar, 74% nieustalony sprawca i nieodzyskany towar oraz 3% nieustalony sprawca, odzyskany towar.

Przewoźnicy z Ukrainy mają bardzo konkurencyjne ceny i cieszą się opinią solidnych [15]. Macierzysty rynek jest jednym z najtrudniejszych w Europie. Problemem jest nie tylko niekorzystna infrastruktura drogowa, lecz także niestabilne prawo i wysoki poziom korupcji. Skala kradzieży i wyłudzeń w branży transportowej jest największa ze wszystkich krajów opisanych w raporcie. Aż 64% spośród badanych firm zadeklarowało, że w latach 2009-2011 padło ofiarą przestępstwa kradzieży lub oszustwa. Dla porównania, w tym okresie w Rosji pokrzywdzonych zostało mniej, 50% ankietowanych przedsiębiorców. 77% ukraińskich firm została okradziona na terenie swojego kraju. Niższy niż w innych badanych krajach jest za to poziom strat poniesionych w wyniku przestępstw. Aż w 81 procent przypadków straty były niższe niż 10000 euro. Tylko w 14% przypadków wynosiły one od 11000 do 50000 euro. Raport wskazuje jednoznacznie, że częściej niż w innych państwach okradani są kierowcy.

Raport stwierdził także, że skuteczną metodą przeciwdziałania kradzieży i oszustw w relacjach zleceniodawca/przewoźnik, przed załadunkiem, jest:

- sprawdzenie dokumentów przewoźnika w bazach KRS (Krajowy Rejestr Sądowy), CEIDG (Centralnej Ewidencji Informacji Działalności Gospodarczej) i GITD (Generalnej Inspekcji Transportu Drogowego);

- przeszukanie forum dyskusyjnego giełd frachtowych (np. Trans.eu) i informacji o kontrahencie w wyszukiwarkach internetowych;

- zapytanie ubezpieczyciela o ważność polisy podwykonawcy;

- zażądanie od przewoźnika kopii dowodów rejestracyjnych wraz z ubezpieczeniami;

- sprawdzenie listy poprzednich zleceniodawców i zadzwonienie do nich z prośbą o referencje;

- po podstawieniu pojazdu przez przewoźnika sprawdzenie kopie licencji oraz czy wpisy w dowodzie są zgodne z bazą Ubezpieczeniowego Funduszu Gwarancyjnego;

- zweryfikowanie tożsamość kierowcy jest zawsze konieczne.

W dystrybucji i logistyce wielu rodzajów produktów stosowana jest koncepcja śledzenia toru, trasy, czyli cracking. Może ona być wspierana poprzez obliczanie i raportowanie pozycji pojazdów i kontenerów z właściwością potencjalnej troski, przechowywanych na przykład w bazie danych w czasie rzeczywistym. To podejście pozostawia skomponować zadanie spójnego obrazu kolejnych raportów o stanie.

Na podstawie zaleceń „Zasady gromadzenia i interpretacji danych dotyczących innowacji” [12], opracowano pytania ankiety dotyczącej strat i bezpieczeństwa spedycji mieszanej towarów. Metodyka „Oslo” wymaga, aby kwestionariusz był w miarę możliwości jak najkrótszy, a pytania i polecenia powinny być jasno sformułowane oraz skierowane do najodpowiedniejszych respondentów. Kwestionariusz powinien także być w miarę możliwości nieskomplikowany i zwięzły, mieć logiczną strukturę, posługiwać się

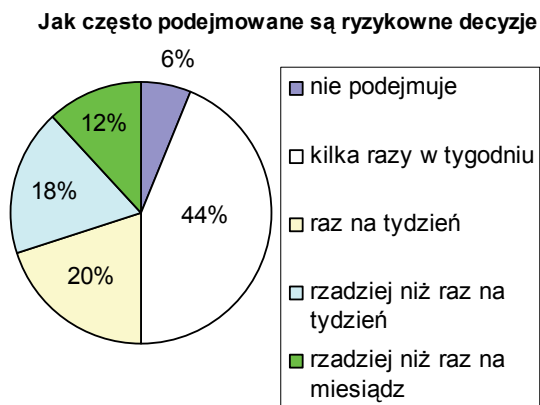
klarownymi definicjami i instrukcjami. Wskazany jest bliski kontakt z respondentami oraz korzystanie z metody ankiety pocztowej i wywiadu bezpośredniego. W fazie gromadzenia danych należy zwrócić szczególną uwagę na sprawdzenie rzetelności i spójności danych oraz na procedury przypominania respondentom o potrzebie odesłania wypełnionych kwestionariuszy lub udziału w czynnościach prowadzonych po zakończeniu głównego badania. Odpowiedzi respondentów winny być zgodne z danymi finansowymi i technicznymi przedsiębiorstwa, czyli dobrej jakości.

#### WARUNKI BADAŃ

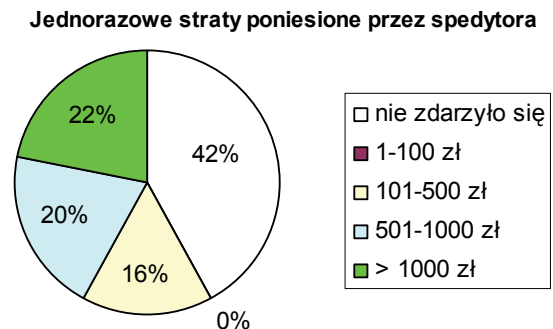
Przedstawiono opracowane wyniki badań ankietowych dotyczących bezpieczeństwa, kradzieży i oszustw w transporcie drogowym. Jest to opracowane statystycznie odpowiedzi na pytania przez polskich spedytorów. Pytania w ankiecie dotyczącej bezpieczeństwa, kradzieży i oszustw w przewozach transportem drogowym sformułowanych według zaleceń metodyki Oslo [12]. Były ona przeprowadzona w 2016 roku i dotyczyła zdarzeń od początku zatrudnienia ankietowanych osób/spedytorów w przedsiębiorstwach transportowo-logistycznych. Ankieta została skierowana do osób pracujących na stanowisku spedytora w transporcie drogowym, zarówno krajowym jak i międzynarodowym, także przez osobę zatrudnioną jako spedytor przedsiębiorstwa transportowo-spedycyjnego [10]. Liczba osób przebadanych wynosiła 50. Osoby poddane ankietyzacji pochodziły z różnych regionów Polski. Dokonano także wyjaśnienia dla respondentów, że ankieta ma na celu sporządzenie statystyk w oparciu, o które zostaną wysunięte wnioski odnośnie bezpieczeństwa, kradzieży i oszustw w transporcie drogowym. Ponadto zapewniono o pełnej anonimowości oraz o tym, że wyniki ankiety zostaną umieszczone w pracy naukowej a nie będą stanowiły one podmiotu do jakichkolwiek innych działań.

#### WYNIKI BADAŃ i ICH ANALIZA

Pierwsze pytanie „Czy podejmuje Pani/Pan ryzykowne decyzje, mogące skutkować stratami finansowymi?. Jeśli tak proszę podać ich częstość”. Większość spedytorów odpowiedziało, że podejmuje takie decyzje kilka razy tygodniowo (rys. 1). Jedynie 6% ankietowanych oznajmiło, że nie podejmuje ryzykownych działań. Z wyników ankiety wynika, że już na etapie tworzenia przewozów drogowych, przyjmowania zleceń, ich realizacji czy nadzoru, spedytorzy narażeni są na ryzyko poniesienia strat. Spedytorzy często podejmują trudne decyzje, dokonują ciągle analiza ryzyka oraz utrzymują go na akceptowalnym niskim poziomie.



Rysunek 1 – Częstość podejmowania ryzykownych decyzji w przewozach drogowych  
Figure 1 – Frequency of making risky decisions in road transport

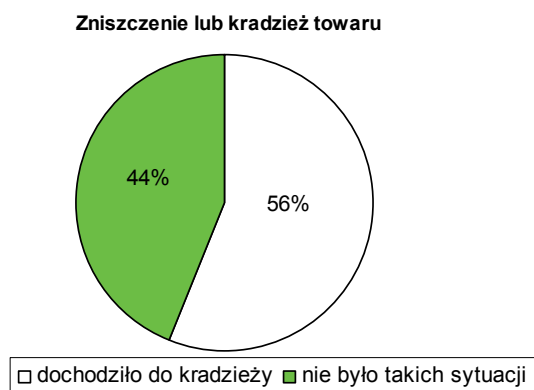


Rysunek 2 – Częstość liczby strat finansowych o zakresie wartości poniesionych w przewozach drogowych  
Figure 2 – Frequency of financial losses in the range of values incurred in road transport

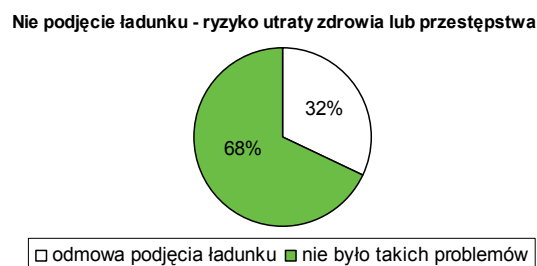
Pytanie drugie „Czy kiedykolwiek odniosła Pani/Pan straty w transporcie drogowym, obciążenie finansowe np. za niedotrzymanie terminu transportu?. Jeśli tak proszę podać średnią kwotę”. 42% ankietowanych odpowiedziało, że nigdy nie przydarzyło się, aby ponieśli jakiegokolwiek straty w tym obciążenia finansowe (rys. 2). Ten odsetek ankietowanych spedytorów charakteryzuje się umiejętnościami analizowania ryzyka oraz podejmowania słusznych decyzji, nawet w trudnych sytuacjach. W pozostałych 58% przedsiębiorstwach, nigdy straty/kary finansowe nie były niższe jak 100 zł. Może to być związane z

kwotami, na jakie wyceniane są towary i wartość ich szkód czy zniszczeń. Często wartość transportowanych dóbr przekracza, bowiem 100 zł. Jednocześnie należy zauważyć, iż w przypadku bardzo małej wartości zniszczeń klienci nie żądają odszkodowań, stąd przypuszczalnie taki wynik. Najczęściej pojawiająca się strata finansowa wynosiła ponad 1000 zł (22%).

Trzecie pytanie dotyczyło kradzieży lub zniszczenia ładunku w trakcie trwania przewozu. Jak wykazała ankieta 56% spedytorów odpowiedziało, że dochodziło do takich zdarzeń, natomiast 44% ankietowanych stwierdziła, że nie miało takich sytuacji (rys. 3). Należy więc wnioskować, że kradzieże i zniszczenia towaru, są bardzo powszechne i zdarzają się często, co prowadzi niejednokrotnie do powstawania dużych strat.



Rysunek 3 – Częstość zniszczenia lub kradzieży towaru w przewozach drogowych  
 Figure 3 – Frequency of destruction or theft of goods in road transport

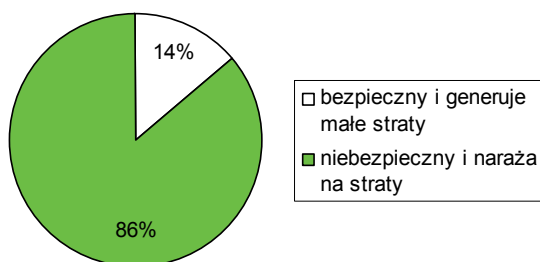


Rysunek 4 – Częstość nie podjęcia ładunku ze względu na obawę o zdrowie kierowcy lub przestępstwa w przewozach drogowych  
 Figure 4 – Frequency of not taking the load due to worries about the health of the driver or the crime in road transport

Czwarte pytanie odnosiło się do bezpieczeństwa kierowców. Miało, więc następującą treść „Czy zdarzają się sytuacje, gdy kierowcy nie chcą podjąć ładunku ze względu na obawę o swoje zdrowie lub przestępstwa np. załadunki w niebezpiecznych rejonach?”. Jak stwierdziło 32% badanych, zdarzyło się, że kierowcy odmawiali podjęcia ładunku ze względu na swoje zdrowie lub życie, czy też w obawie przed zdarzeniami przestępczymi (rys. 4). Duży wpływ na takie obawy ze strony kierowców ma zwykle rodzaj ładunku, który zleca im się podjąć, a także niebezpieczne miejsca załadunku i dostawy. Przykładem takiego miejsca w Europie może być port w Calais, który jest gęsto oblegany przez niebezpieczne grupy emigrantów. Pozostałe 68% odpowiedziało, że nigdy nie miało takich problemów, aby kierowcy nie chcieli wyruszyć po zlecony towar. Jest to spowodowane tym, że spedytorzy już podczas przyjmowania zleceń transportowych analizują możliwość zaistnienia ryzyka i unikają miejsc niebezpiecznych np. rejonów nieopodal kanału La Manche, w celu minimalizacji zdarzeń powodujących straty.

Piąte pytanie dotyczyło bezpieczeństwa transportu drogowego. Było to pytanie „Czy sądzi Pani/Pan że transport drogowy jest bezpieczny i mało ryzykowny, przez co przynosi małe straty?”. Tylko 14% z badanych spedytorów uznało, że transport drogowy jest bezpieczny i generuje małe straty (rys. 5). Pozostałe 86% ankietowanych uważa, że przewozy drogowo są niebezpieczne i narażają zarówno zleceniodawców jak i zleceniobiorców na szkody.

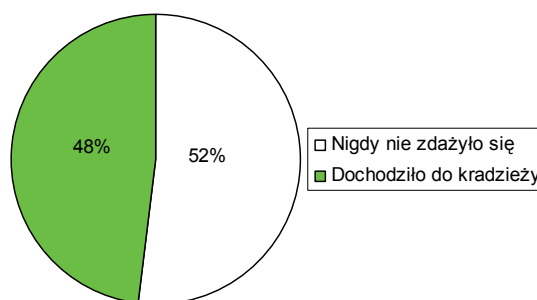
Czy transport drogowy jest bezpieczny i mało ryzykowny



Rysunek 5 – Częstość liczby przewozów drogowych bezpiecznych, mało ryzykownych oraz nie generujących strat

Figure 5 – Frequency of safe, low risk and low risk road transport

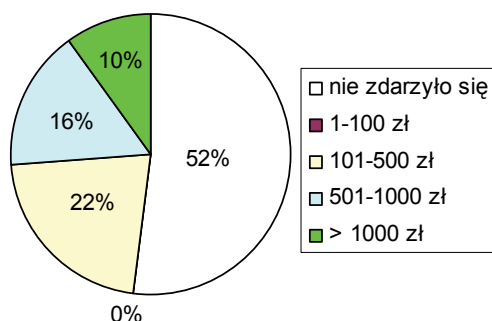
Kradzież paliwa przez kierowcę



Rysunek 6 – Częstość liczby kradzieży paliwa przez kierowcę

Figure 6 – Frequency of the number of fuel theft by the driver

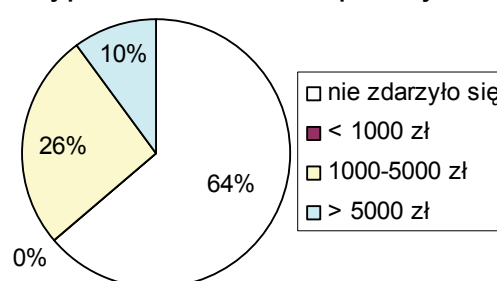
Czy zdarzyły się kradzieże paliwa oraz na jaka kwotę



Rysunek 7 – Procentowa liczba kradzieży paliwa wewnątrz przedsiębiorstwa o zakreślenie wartości kwoty

Figure 7 – Percentage of the theft of fuel within the company with the value range

Straty przez niewłaściwie zabezpieczony ładunek



Rysunek 8 – Procentowy zakres liczby strat o wymienionym zakresie wartości podczas przewozu, powstały z niewłaściwego zabezpieczenia ładunku

Figure 8 – The percentage range of the number of losses with the above-mentioned range during transport was due to improper load securing

Szóste pytanie to zapytanie o liczbę kradzieży paliwa przez kierowcę oraz jego kwoty wartości (rys. 7). 52% badanych spedytorów odpowiedziało, że nigdy nie zdarzyło się, aby ich kierowca dokonał takiego czynu. Uzasadniali to tym, że ich kierowcy są dobrze wynagradzani i nie chcą ryzykować utraty pracy. Jednak w pozostałych 48% dochodziło do takich sytuacji. Kwoty kradzieży są zróżnicowane, jednak nigdy wśród ankietowanych wartość utraconego paliwa nie spadła poniżej 500 zł (rys. 7). Największa kwota podana przez spedytora była, to około 30000 zł. Czyli, niejednokrotnie nieświadomi swych czynów kierowcy, doprowadzają do wielkich strat w swoich firmach. Aktualnie zdecydowana liczba pojazdów wyposażona jest w wszelkiego rodzaju czujniki, które spedytorzy obserwują. Na podstawie ich wskazań można udowodnić winę kierowcy. Bywa też, że spedytorzy pozwalają kierowcom na kradzieże, aby zgromadzone dowody wystarczająco potwierdziły winę złodzieja, a nie np. usterkę układu paliwowego.

Kolejna siódma kwestia poruszona w ankiecie dotyczyła strat poniesionych na skutek niewłaściwego zabezpieczenia ładunku przez kierowcę oraz wartości tej kwoty. Jak widać w 64% nie doszło do takiej sytuacji (rys. 8). Większość spedytorów stwierdziła, iż ich kierowcy są przeszkoleni i wiedzą jak zabezpieczyć ładunek. Ponadto przy podejmowaniu ładunków wrażliwych na czas trwania przewozu czy delikatnych, spedytorzy przypominają oraz proszą o ostrożność swoich kierowców. Mimo to, 36% ankietowanych stwierdziło, że towar został zniszczony wskutek niepoprawnego przewozu, przez co firma

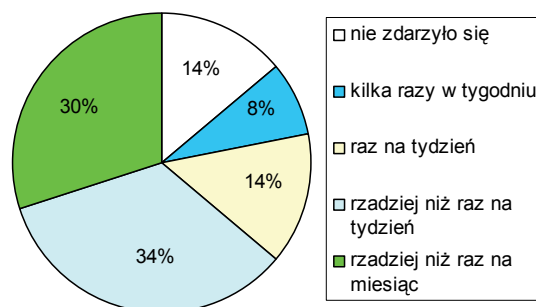
poniosła straty finansowe. Jednocześnie wartość szkód, nigdy nie były niższe od 1000 zł. W 10% przypadkach firma, poprzez niewłaściwe zabezpieczenie ładunku, poniosła straty przewyższające kwotę 5000 zł.

**Czy stan techniczny pojazdu wpływa na straty**



Rysunek 9 – Procent liczby strat przewozu drogowego wynikających z niewłaściwego stanu technicznego środka transportu  
 Figure 9 – The percentage of the number of road transport losses resulting from the improper technical condition of the means of transport

**Oszustwa zleceniodawcy**

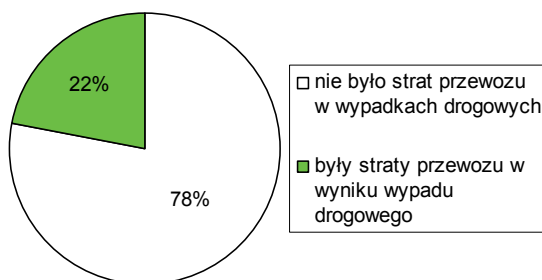


Rysunek 10 – Procentowa liczba przewozów, podczas których wystąpiły oszustwa zleceniodawcy  
 Figure 10 – The percentage of transports during which the client's fraud occurred

W ósmym pytaniu, wśród ankietowanych pojawiła się największa zgodność. Pytanie miało, bowiem treść „Czy według Pani/Pana stan techniczny środka transportu może wpływać na szkody powstałe w transporcie drogowym?”. Niemal wszyscy spedycytorzy biorący udział w badaniu stwierdzili, że stan techniczny środka transportu może wpływać na szkody powstałe w transporcie (rys. 9). Jedynie czterech ankietowanych spedycytorów (8%) z liczby 50 ankietowanych, zaprzeczyła temu stwierdzeniu.

W dziewiątym pytaniu poruszono kwestie oszustw ze strony zleceniodawców (rys. 10). Jedynie 14% spedycytorom, odpowiedziało nie zdarzyło się nigdy żadne oszustwo. Pozostałe 86% badanych twierdzi, że nieuczciwość zleceniodawcy jest nieunikniona. Według 8% spedycytorów oszustwa zdarzają się kilka razy w tygodniu i najczęściej dotyczą wagi lub wymiarów towaru oraz czasu odbioru i dostawy ładunku.

**Czy wypadki drogowe spowodowały straty przewozu**



Rysunek 11 – Procent liczby firm spedycyjnych, w których wypadki drogowe spowodowały straty przewozu

Figure 11 – Percentage of the number of forwarding companies where road accidents caused transport losses

Ostatnie dziesiąte pytanie dotyczyło wypadków drogowych, w których brali udział kierowcy prowadzący pojazdy firmy analizowanego spedycytora. 78% badanych odpowiedziało, że nigdy do nie doszło do wypadków które powodują straty w przewozach drogowym (rys. 11). Pozostałe 22% spedycytorów stwierdziło z kolei, że zdarzają się wypadki z udziałem ich kierowców, co w rezultacie skutkuje stratami finansowymi jakie musi ponieść firma z tytułu uszkodzeń zdrowia osób poszkodowanych lub też kar za uszkodzony ładunek oraz naprawę samochodów.

**PODSUMOWANIE**

Zapewnienie bezpieczeństwa i ograniczenie prawdopodobieństwa kradzieży w przewozach towarów w zasadzie spoczywa na kierowcy i spedycytorze.

Powinni oni: odpowiednio zabezpieczyć ładunek, korzystać z parkingów oświetlonych, monitorowanych i strzeżonych jak i korzystać z technologii wspomagających transport jak: GPS (Global positioning system), RFID (Radio-frequency identification), CB Radio, tracking (łączy wykorzystanie automatycznej lokalizacji pojazdów w poszczególnych pojazdach z oprogramowaniem gromadzącym dane o tych flotach, w celu uzyskania kompleksowego obrazu lokalizacji pojazdów), wykupić polisy ubezpieczenia mienia CARGO oraz OCP (Odpowiedzialności Cywilnej Przewoźnika) - chroni interes przewoźnika. Korzystne jest rozważenie innych ofert zakładów ubezpieczeniowych, aby straty powstające zarówno po stronie klienta jak i przewoźnika mogły być pokryte przez ubezpieczyciela.

Innym czynnikiem, który wpływa na ryzyko zaistnienia strat są oszustwa, występujące zarówno ze strony zleceniodawcy jak i przewoźnika. Najczęściej dotyczą szczegółów przewozu, ze strony zleceniodawcy, takich jak; wymiarów i wagi ładunku, czasu i miejsca dostawy, niezbędnej technologii załadunku/rozładunku, podstawienia innego towaru do przewozu czy braku zapłaty za przewóz. Do kłamstw i oszustw ze strony przewoźnika dochodzi zwłaszcza, gdy nie cała przestrzeń ładunkowa pojazdu przeznaczona jest dla przyjętego zlecenia, jak wymagały warunki umowy oraz gdy towar został uszkodzony, co nie zostało odnotowane w liście przewozowym CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) [14, 20]. Oszustwa przewoźnika występują często, gdy zlecenie na przewóz towaru zostaje przyjęte od innej firmy, która również pośredniczy w realizacji transportu, lecz nie jest pierwotnym zleceniodawcą na przewóz i ponadto nie zna dokładnie wymiarów, wagi lub rodzaju przewożonego dobra.

Firmy przewozowe powinny regularnie przeprowadzać analizę ryzyka i szkolenia pracowników, w zakresie swoich działań, aby opanować umiejętność szybkiego dostrzegania miejsc, rodzaju ryzyka jak i akceptowanego poziomu, w celu minimalizacji prawdopodobieństwo jego wystąpienia [21]. Ważnym jest także dokonanie regularnego przeglądu stanu technicznego środków transportu oraz natychmiastowe usuwanie wszelkich uszkodzeń. Zapewnia to skuteczne i terminowe dostarczanie przesyłki do odbiorcy. Ocena poziomu ryzyka potencjalnych, niepożądanych zdarzeń pozwala także podmiotom gospodarczym na przeprowadzenie odpowiednich działań prewencyjnych oraz opracowanie niezbędnych procedur awaryjnych. Często firmy opracowują procedury awaryjne, które uruchamiane są podczas sytuacji kryzysowej.

Z uzyskanych odpowiedzi na ankietę zawierającą 10 pytań, przez pięćdziesięciu spedytorów transportu krajowego i międzynarodowego, można sformułować następujące wnioski szczegółowe.

Spedytorzy bardzo często podejmują decyzje ryzykowne, nawet kilka razy tygodniowo, które mogą skutkować stratami.

Ponad połowa spedytorów stwierdziła, że poniosła straty wskutek podjęcia ryzykownej decyzji. Wartość strat przekraczała kwotę 1000 zł.

56% spedytorów odpowiedziało, że podczas trwania przewozu zdarzały się sytuacje kradzieży lub zniszczenia ładunku.

32% kierowców, z którymi współpracowali spedytorzy, odmówiła podjęcia ładunku ze względu na swoje zdrowie lub życie, czy też z obawy przed możliwością wystąpienia przestępstwa.

Zdecydowana większość badanych (86%) uznało, że transport drogowy jest niebezpieczny.

W 48% przedsiębiorstw spedycyjno-transportowych, dochodzi do kradzieży paliwa przez kierowcę, którego przywłaszczona wartość nie była niższa od 500 zł.

36% spedytorów przyznało, że zostali obciążeni karami, ponieważ klient odniósł szkody spowodowane zniszczeniem ładunku na skutek niewłaściwego zabezpieczenia na czas trwania przewozu.

Spedytorzy zgodnie stwierdzili (92%), że stan techniczny środka transportu wpływa na bezpieczeństwo i ryzyko wystąpienia strat w transporcie.

86% badanych spedytorów przyznało, że zostali oszukani przez zleceniodawców.

Tylko 22% spedytorów (jedenastu) oświadczyło, że ich firma odnosiła straty z tytułu spowodowania zdarzenia drogowego z udziałem ich kierowcy.

Podsumowując, należy stwierdzić, że transport drogowy jest niebezpieczny o dużym prawdopodobieństwie oszustwa i kradzieży. Niemal na każdym etapie i w każdym procesie przewozów istnieje zagrożenie. Ponieważ nie można całkowicie wykluczyć ryzyka, ważna jest jego identyfikacja, kontrola i umiejętność utrzymania na akceptowanym poziomie, aby możliwość wystąpienia zagrożeń ograniczyć do minimum.



## REFERENCES

1. Bogdanowicz S. (2012) Podatność: teoria i zastosowanie w transporcie. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
2. Borysiewicz M., Potemski S. (2001) Podstawy analiz ryzyka i zarządzania ryzykiem w odniesieniu do awarii transportowych. Otwock - Świerk.
3. Hrycak A., Młotek C. (2017) Monitorowanie przewozów towarów: sprostaj nowym obowiązkom, Stan prawny na 18 kwietnia 2017 r., Wydawnictwo Wiedza i Praktyka, Warszawa.
4. Kulińska E. (2015) Parametryzacja kosztów ryzyka procesów logistycznych. Wydawnictwo PLACET, Warszawa.
5. Laskowska-Woś K., Matuszkiewicz M., Jedrzejak B., Ratajczak R., Petranik M., Radomski M., Czauderna I., Szwed I. (2016) Warunki wykonywania transportu: odpowiedzialność za przewóz towarów i osób. Wydawnictwo Wiedza i Praktyka, Warszawa.
6. Madej B., Michniak J., Madej R., Kurcz J. (2016) Certyfikat kompetencji zawodowych przewoźnika drogowego: podręcznik przewoźnika oraz osoby zarządzającej transportem. Wydanie 15 zaktualizowane. Akademia Transportu i Przedsiębiorczości, Warszawa.
7. Marciniak-Neider D., Neider J. (red.) i inni (2014) Podręcznik spedytora - transport, spedycja i logistyka. Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia.
8. Markusik S. (2011) Infrastruktura logistyczna w transporcie. T. 1, Środki transportu. Wyd. 2, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
9. Markusik S. (2013) Infrastruktura logistyczna w transporcie. T. 2, Infrastruktura punktowa - magazyny, centra logistyczne i dystrybucji, terminale kontenerowe. Wyd. 2, Wydawnictwo Politechniki Śląskiej, Gliwice.
10. Moskwa Ł. (2016) Ryzyko w transporcie drogowym – szkody i straty. Praca dyplomowa inżynierska, Politechnika Rzeszowska, Wydział Budowy Maszyn i Lotnictwa, Kierunek: Transport, Specjalność: Logistyka transportu drogowego. Promotor: J. Michalski.
11. Neider J. (2015) Transport międzynarodowy. Wyd. 3 zm., Polskie Wydawnictwo Ekonomiczne, Warszawa.
12. Pomiar działalności naukowej i technicznej. Wydanie Trzecie, Wspólna publikacja OECD i Eurostatu. Komisja Europejska, [www.oecd.org](http://www.oecd.org), (dostęp 1.05.2018).
13. Raport Bezpieczny transport, PISiL, 2006, [www.pisil.pl](http://www.pisil.pl), (dostęp 1.05.2018).
14. Seidl M., Śimak L., Zamiar Z. (2011) Bezpieczeństwo w transporcie. Wydawnictwo Międzynarodowej Wyższej Szkoły Logistyki i Transportu, Wrocław.
15. Skala kradzieży w europejskim transporcie drogowym w latach 2009-2011. Raport. Rzetelny Przewoźnik. (Raport PL.cdr - Spedycje.pl, dostęp 1.05.2018).
16. Szopa T. (2016) Niezawodność i bezpieczeństwo. Oficyna Wydawnicza Politechniki Warszawskiej, Warszawa.
17. Szymanek A. (2014) Rozwój standardów zarządzania ryzykiem w transporcie drogowym. Logistyka 3, 6185-6191.
18. Wierzejski T., Kędzior-Laskowska M. (2014) Transport i spedycja. Uniwersytet Warmińsko-Mazurski w Olsztynie, Olsztyn.
19. Wieteska G. (2009) Czynniki ryzyka dla strumienia towaru w łańcuchu dostaw. Logistyka 3, 23-26.
20. Wieteska G. (2010) Zagrożenia losowe i nielosowe dla ciągłości procesu transportu towarów. Logistyka 1, 32-34.
21. Wróblewski D. (Red.) i inni (2015) Zarządzanie ryzykiem - przegląd wybranych metodyk. Centrum Naukowo-Badawcze Ochrony Przeciwpożarowej im. Józefa Tuliszkowskiego Państwowy Instytut Badawczy, Józefów.
22. <http://4trucks.pl/wiadomosci/item/11637-przestepczosc-w-transportie-drogowym.html>, (dostęp 1.05.2018).

## STRESZCZENIE

MICHALSKI Jacek. Bezpieczeństwo, oszustwa i kradzieże na podstawie odpowiedzi na ankietę osób na stanowisku spedytora transportu drogowego krajowego oraz międzynarodowego / Ja. MICHALSKI // Wisnyk Narodowego Uniwersytetu Transportu. Seria "Nauki techniczne". – K. : NTU, 2018. – № 3(42).



Przedstawiono analizę literatury na temat kradzieży i oszustw w drogowym transporcie towarów Europy. Opracowano raport bezpieczeństwa, kradzieży i oszustw w transporcie drogowym towarów, na podstawie odpowiedzi na dziesięć pytań, przeprowadzonej ankiety, przez pięćdziesiąt osób pracujących na stanowisku spedytora w transporcie drogowym, zarówno krajowym jak międzynarodowym Europy. Pytania dotyczyły: częstości podejmowania decyzji ryzykownych w pracy spedytora, wartości ponoszonych strat wskutek podjęcia ryzykownej decyzji, występowania kradzieży lub zniszczenia ładunku w trakcie trwania przewozu, bezpieczeństwa kierowców i transportu drogowego, kradzieży wewnątrz przedsiębiorstwa, strat poniesionych na skutek niewłaściwego zabezpieczenia ładunku przez kierowcę, wpływu stanu technicznego środka transportu na szkody powstałe w transporcie, oszustw ze strony zleceniodawcy na przewóz towarów oraz występowania wypadków drogowych z udziałem kierowców przewoźnika i i wynikających z ich strat w transporcie. Ankiety opracowano zgodnie z metodyką Oslo.

#### РЕФЕРАТ

МІХАЛЬСКИ Яцек. Безпека, шахрайство та крадіжки на основі результатів опитування експедиторів національного та міжнародного сполучення / Я. МІХАЛЬСКИ // Вісник Національного транспортного університету. Серія “Технічні науки”. Науково-технічний збірник. – К.: НТУ, 2018. – Вип. 3 (42).

В статті наведено аналіз результатів опитування з приводу крадіжок та шахрайства на автомобільному транспорті під час перевезення європейських товарів. Проведено опитування п’ятдесяти осіб, які працюють експедиторами на автомобільному транспорті, як національних, так і міжнародних європейських перевізників. Питання стосувалися таких проблем: частота прийняття ризикованих рішень в роботі експедитора, величина втрат, пов’язаних з прийняттям ризикового рішення, викрадення або знищення вантажу під час перевезення, безпека водія та автомобіля, крадіжки всередині підприємства, збитки, понесені як результат неправильного забезпечення безпеки вантажів водієм, вплив технічного стану транспортного засобу на збитки на транспорті, шахрайство з боку клієнта для перевезення вантажів та виникнення ДТП, пов’язаних з водіями перевізника. Опитування було розроблено відповідно до методології Осло.

З відповідей опитуваних можна сформулювати такі конкретні висновки: відправники часто приймають ризикові рішення, що може призвести до втрат; більше половини вантажовідправників заявили, що вони зазнали збитків у результаті прийняття ризикованого рішення, величина збитків перевищила 1000 злотих; 56% експедиторів відповіли, що під час транспортування були ситуації крадіжки або знищення вантажу; 32% водіїв, з якими співпрацювали експедитори, відмовляються брати вантаж через небезпеку для здоров’я та життя або через побоювання можливості вчинення крадіжки; переважна більшість респондентів (86%) вважають, що автомобільний транспорт небезпечний; 48% експедиторських та транспортних компаній зустрічалися з випадками викрадення палива водієм; 36% експедиторів визнали, що їм було пред’явлено штраф, оскільки клієнт зазнав збитків від пошкодження вантажів через недостатній захист під час перевезення; практично всі транспортні експедитори погодились (92%), що технічний стан транспортних засобів впливає на безпеку та ризик транспортних втрат.

Разом з тим 86% опитаних вантажовласників визнали, що їх обманули клієнти. І лише 22% експедиторів заявили, що їх компанія зазнала збитків унаслідок дорожньо-транспортних пригод, пов’язаних з їх водієм.

**КЛЮЧОВІ СЛОВА:** АВТОМОБІЛЬНИЙ ТРАНСПОРТ, ПЕРЕВІЗНИКИ, ВОДІЇ, ШАХРАЙСТВО, БЕЗПЕКА, КРАДІЖКИ.

#### ABSTRACT

MICHALSKI Jacek. Security, fraud and theft on the basis of answers to an answer working on the position of the road transport point national and international. Visnyk of National Transport University. Series “Technical sciences”. Scientific and Technical Collection. Kyiv. National Transport University. 2018. Vol. 3(42).

The article gives an analysis of the results of the survey on theft and fraud in motor transport during the transportation of European goods. A survey was conducted on fifty persons working as freight forwarders in road transport, both national and international European carriers. The questions concerned the following issues: the frequency of taking risky decisions in the forwarder, the amount of losses associated

with making a risky decision, theft or destruction of goods during transportation, driver and car security, theft inside the enterprise, losses incurred as a result of improper security of goods the driver, the effect of the technical condition of the vehicle on the damage to the vehicle, the client's fraud for the carriage of goods and the occurrence of accidents involving carriers of the carrier. The survey was developed in accordance with the Oslo methodology.

The following concrete conclusions can be formulated from the answers of the respondents: senders often take risky decisions, which can lead to losses; more than half of the shippers said they had suffered a loss as a result of a risky decision, the damage was higher than PLN 1,000; 56% of freight forwarders answered that during the transportation there were situations of theft or destruction of cargo; 32% of drivers, with whom the forwarding agents cooperated, refuse to take cargo because of the danger to health and life or because of the fear of theft; the vast majority of respondents (86%) believe that road transport is dangerous; 48% of forwarding and transport companies have met with the driver of theft of fuel; 36% of freight forwarders found that they were fined because the customer suffered damages due to insufficient protection during transportation; practically all freight forwarders agreed (92%) that the technical condition of vehicles affects safety and the risk of transport losses.

At the same time, 86% of the surveyed cargo owners admitted that they were deceived by customers. And only 22% of freight forwarders said that their company had suffered losses as a result of road traffic accidents involving its driver.

**KEYWORDS:** AUTOMOBILE TRANSPORTATION, TRANSPORTATION, WATER, STORAGE, SAFETY, SHORTCUTS.

**AUTOR:**

MICHALSKI Jacek, Prof. dr hab. inż, Politechnika Rzeszowska, Profesor, Katedra Silników Spalinowych i Transportu, jmichals@prz.edu.pl, tel.: +48178651531, 35-959, Rzeszów, Polska, Al. Powstańców Warszawy 12

**АВТОР:**

МІХАЛЬСЬКІ Яцек, професор, доктор хабілітований, Жешовська Політехніка, професор кафедри двигунів внутрішнього згоряння і транспорту, jmichals@prz.edu.pl, тел.: +48178651531, 35-959, Жешув, Польща, бульвар Повстанців Варшави 12

**AUTHOR:**

MICHALSKI Jacek, Doctor of Technical Science, Rzeszow University of Technology, professor of the internal combustion engines and transport department, jmichals@prz.edu.pl, tel.: +48178651531, 35-959, Rzeszow, Poland, Av. Powstancow Warszawy 12

**РЕЦЕНЗЕНТИ:**

Поліщук В.П., доктор технічних наук, професор, Національний транспортний університет, завідувач кафедри транспортних систем та безпека дорожнього руху, Київ, Україна.

Любас Януш, доктор технічних наук, професор, Жешувська політехніка, професор кафедри двигунів внутрішнього згоряння і транспорту, Жешув, Польща.

**REVIEWER:**

Polishchuk V.P., Doctor of Technical Sciences, professor, National Transport University, head of the transport system and road safety department, Kyiv, Ukraine

Lubas Janush, Doctor of Technical Sciences, professor, Rzeszow University of Technology, professor of the internal combustion engines and transport department, Rzeszow, Poland.