

Dr Małgorzata Chackiewicz

Akademia Sztuki Wojennej

ORCID: 0000-0002-6255-2789

e-mail: m.chackiewicz@akademia.mil.pl

Rola kontroli w wykrywaniu zjawiska przestępczości w międzynarodowym obrocie towarowym na wybranych przykładach¹

The role of control in detecting the phenomenon of crime in international goods trade on selected examples

Streszczenie

W artykule omówiono rolę procesów kontroli, realizowanych w międzynarodowym obrocie towarowym, w wykrywaniu zjawiska przestępczości. Kontrole dokonywane są m.in. przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej, przedsiębiorców i firmy ubezpieczeniowe. W artykule przedstawiono dane dotyczące popełnianych przestępstw, szeroko opisane w raportach: TAPA, IMPACT, TT Club i BSI oraz w raporcie w sprawie egzekwowania przez organy celne praw własności intelektualnej w Unii Europejskiej w 2019 r. Omówiono dane statystyczne pozyskane z monitoringu zewnętrznej granicy Unii, dotyczące ilości zatrzymanych przez KAS: papierosów, paliwa, alkoholu, liczby prowadzonych postępowań karno-skarbowych oraz kwot pochodzących z wystawionych mandatów karnych. Celem artykułu jest sformułowanie na tej podstawie zaleceń poprawiających bezpieczeństwo w międzynarodowym obrocie towarami.

Słowa kluczowe:

kontrola, identyfikacja przestępstw, międzynarodowy obrót towarowy, zarekwirowane towary

Abstract

The article discusses control in detecting the phenomenon of crime, which is used in international trade in goods. Checks are made, i.a. by officers of the National Revenue Administration, entrepreneurs and insurance companies. Data on the crimes committed were presented, widely described in reports, e.g. TAPA, IMPACT, TT Club and BSI, and in the report on the enforcement of intellectual property rights in the European Union by customs authorities in 2019. Statistical data included in the monitoring of the external border of the European Union was discussed. the number of detained by KAS: cigarettes, fuel, alcohol, the number of penal and fiscal proceedings and the amounts from issued fines. The aim of the article is to formulate recommendations on this basis to improve safety in international trade in goods.

Keywords:

control, crime identification, international trade, seized goods

JEL: K42, F50

Wstęp

Przestępczość w międzynarodowym obrocie towarowym jest jedną z form przestępczości gospodarczej. Omawiane zagadnienia dotyczące realizowania kontroli w celu wykrywania zjawiska przestępczości w międzynarodowym obrocie towarowym odnoszą się do działań wykonywanych przez organy celne, czyli od 1 marca 2017 r. funkcjonariuszy

Krajowej Administracji Skarbowej. Organizowanie kontroli jest jedną z funkcji zarządzania. Nauki o zarządzaniu jako nauki użyteczne intensywnie rozwijają się i ewoluują w odpowiedzi na potrzeby praktyki, co przekłada się na ich większą dynamikę w porównaniu z innymi dziedzinami nauki o ustalonych już tradycjach (Jałowicz, 2019, s. 220). W związku z tym według autorki pojęcie realizowania kontroli celnej znalazło zastosowanie również

w identyfikacji przestępstw występujących w międzynarodowym transporcie towarów. Kontrola celna jest dokonywana w celu rozpoznawania, zwalczania i przeciwdziałania przestępstwom i wykroczeniom skarbowym oraz ścigania ich sprawców.

W ramach unijnych przepisów prawa celnego (zgodnie z art. 46 unijnego kodeksu celnego) organy celne przeprowadzają kontrole celne, które uznają za niezbędne. Polegają one w szczególności na rewizji towarów, pobieraniu próbek, weryfikacji prawidłowości i kompletności informacji podanych w zgłoszeniu, deklaracji lub powiadomieniu oraz autentyczności, prawidłowości i ważności dokumentów, kontroli księgowości i pozostałej dokumentacji, kontroli środków transportu, kontroli bagażu i innych towarów przewożonych przez osoby lub na osobach oraz przeprowadzaniu oficjalnych dochodzeń i innych podobnych czynności.

J. Kisielnicki (Laszuk, 2019, s. 24) podaje pięć etapów procesu kontroli, którymi są: określenie stanu pożądanego, określenie stanu faktycznego, porównanie stanu pożądanego ze stanem faktycznym, analiza odchylenia i działania interweniujące. W przypadku stanu pożądanego należy wymienić m.in. eliminowanie w znacznym stopniu przypadków przestępstw występujących w międzynarodowym obrocie towarów. Jeśli chodzi o stan faktyczny, to w praktyce mamy do czynienia z wykorzystaniem przez przestępców najnowocześniejszych metod i sprzętu do popełniania przestępstw. Współczynnik dokonywanych w naszym kraju przestępstw w transporcie stale wzrasta. Analiza odchylenia zawiera przypadki, które należy skutecznie eliminować (np. poprzez stosowanie wyższych kar). Przykłady działań interweniujących są opisane m.in. w raportach: TAPA, IMPACT, TT Club, BSI Connect Screen²).

Kontrola celna jest dokonywana przez wysoko wykwalifikowaną kadrę z wykorzystaniem efektywnych metod, m.in. czynności operacyjno-rozpoznawczych, dochodzeniowo-śledczych, analizy ryzyka, analizy kryminalnej³ i nowoczesnego sprzętu, np. stacjonarnych i mobilnych urządzeń skanujących, oraz psów służbowych szkolonych do wyszukiwania narkotyków, tytoniu, pieniędzy i okazów CITES⁴. Takie narzędzia, jak analiza kryminalna i systemy informacji geograficznej, stanowią ważny element skutecznego i efektywnego systemu wykrywania i zwalczania przestępczości dokonywanej m.in. w obrocie międzynarodowym towarów.

Omówione w niniejszym artykule zagadnienia stanowią tylko ogólny zarys zjawiska przestępczości w międzynarodowym obrocie towarowym. Autorka skupiła się na charakterystyce przestępstw dokonywanych w międzynarodowym transporcie drogowym i kolejowym (kontrola SENT⁵). Wymieniła elementy zarządzania kontrolą celną w rozpoznawaniu, zwalczaniu i przeciwdziałaniu przestęp-

stwom i wykroczeniom skarbowym realizowane przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej. Dokonała podziału przestępstw na: związane z międzynarodowym przewozem towarów, dotyczące braku dokumentów lub ich sfałszowania, związane z nieprawidłową obsługą na przykładzie systemów SENT i ANPRS⁶ oraz wynikające z zamierzonych działań przedsiębiorców.

Rodzaje zagrożeń i przestępstw w międzynarodowym obrocie towarowym

W. Czyżowicz i V. Gafrikova (2017, s. 310–315) wskazują jako główne obszary ryzyka celnego ryzyko związane z towarem, klientem, miejscem przeznaczenia, łańcuchem dostaw (spedycja i transportem) oraz prawidłowością danych o dostawie w deklaracji celnej, określeniem wartości celnej, klasyfikacją towarów według nomenklatury taryfowej, pochodzeniem towarów, bezpieczeństwem ekonomicznym przedsiębiorstwa, statusem upoważnionego przedsiębiorcy AEO.

Na podstawie analizy przepisów prawa, publikacji, raportów opracowanych przez TAPA⁷, IMPACT⁸, TT Club⁹ i BSI¹⁰ oraz wyników działań kontrolnych funkcjonariuszy Służby Celno-Skarbowej autorka pogrupowała przestępstwa i wykroczenia występujące w międzynarodowym obrocie towarowym transportem drogowym i kolejowym. Wyróżniła przestępstwa związane z towarem, dokumentami, niewłaściwą obsługą systemów SENT i ANPRS i wynikające z działań przedsiębiorców (szerzej — zob. Chackiewicz, 2021, s. 27–28).

Według E. Jarysz-Kamińskiej (2013, s. 239) wśród potencjalnych zagrożeń w łańcuchu dostaw możemy zidentyfikować m.in.: przestępczość zorganizowaną, terroryzm, zagrożenia dla ładunku, piractwo morskie, nieautoryzowany dostęp do informacji, obniżenie poziomu bezpieczeństwa ładunku, kradzież. Natomiast potencjalne następstwa wystąpienia zidentyfikowanych zagrożeń oraz zdarzeń niepożądanych to m.in.:

- utrata ładunku i związane z tym opóźnienie w realizacji zamówień, ryzyko wykorzystania ładunków niebezpiecznych np. do konstrukcji ładunku wybuchowego, reklamacje odbiorców, utrata reputacji firmy;
- w przypadku piractwa morskiego — przejęcie ładunku lub wymuszenie okupu w zamian za uwolnienie statku i jego załogi, zwiększenie kosztów transportu np. przez koszty działań zabezpieczających (wynajęcie ochrony, zmiany stawek ubezpieczeniowych dla armatorów).

- w transporcie samochodowym — kradzież ładunku lub jego części z powodu postojów w nieodpowiednich miejscach, braku nadzoru nad środkiem transportu, nieprzestrzegania procedur bezpieczeństwa, niezabezpieczonego dostępu do ładowni; utrata ładunku w efekcie zamachu terrorystycznego, napadu rabunkowego, błędów ludzkich, zdarzeń losowych i kolizji (Jarysz-Kamińska, 2013, s. 241–242).

Monitoring polskiego odcinka zewnętrznej granicy Unii Europejskiej — wyniki analiz

Izby Administracji Skarbowej strzegące polskiego odcinka zewnętrznej granicy Unii Europejskiej mają placówki w Rzeszowie, Lublinie, Białymstoku i Olsztynie. Jak wynika z opracowanych statystyk, funkcjonariusze Krajowej Administracji Skarbowej w 2017 r. na granicy RP będącej zewnętrzną granicą UE ujawnili m.in. ponad 84 tys. prób przemytu papierosów w łącznej liczbie 212 mln sztuk, ponad 2,5 tys. przypadków prób przemytu alkoholu w łącznej ilości przeszło 22 tys. l, ponad 5 tys. przypadków nielegalnego przewozu paliwa (ok. 270 tys. l). Wszczęto 49 229 postępowań karnoskarbowych i nałożono 62 093 mandaty na łączną kwotę ponad 32 mln zł¹¹.

Z danych przedstawionych na rysunku 1 wynika, że najmniej alkoholu organy celne zarekwirowały

w 2020 r. (5507,56 l), co stanowi 50% alkoholu zarekwirowanego w 2019 r. i 0,02% alkoholu zarekwirowanego w 2018 r. Należy wskazać, że w październiku 2018 r. zarekwirowano podczas jednej kontroli 22 471 803 l alkoholu. Trzeba zaznaczyć, że dane z 2020 r. są niższe w związku z pandemią COVID-19 i związanymi z tym ograniczeniami na przejściach granicznych w ruchu towarowym i osobowym.

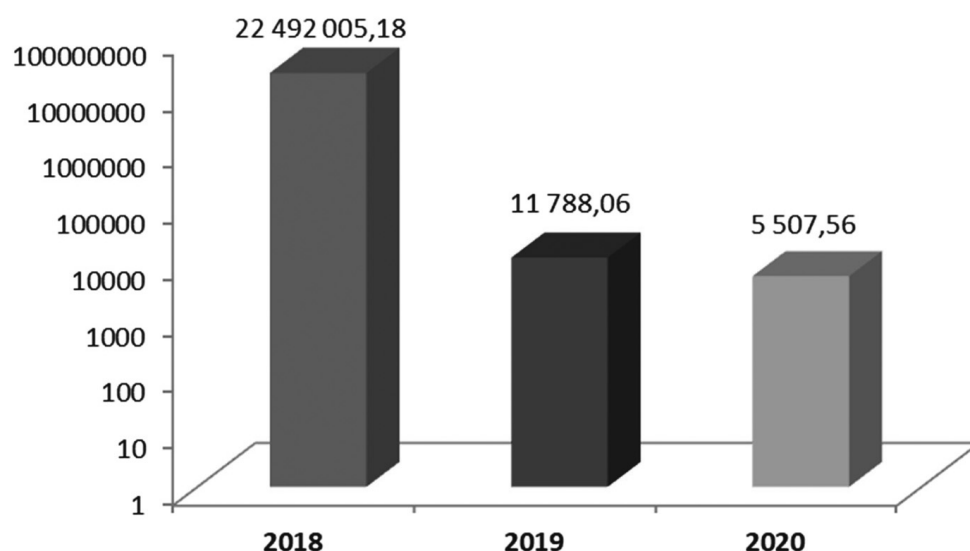
Dane przedstawione na rysunku 2 dowodzą, że najmniej paliwa organy celne zarekwirowały w 2020 r. — 122 300,70 l, co stanowi 23% paliwa zarekwirowanego w 2019 r. i 20% paliwa zarekwirowanego w 2018 r. Należy wskazać, że w marcu 2018 r. zatrzymano podczas jednej kontroli 91 850 l paliwa. Jest to rekordowa ilość w okresie badanych trzech lat. Podobnie jak w przypadku alkoholu trzeba zaznaczyć, że dane z 2020 r. są niższe w związku z pandemią COVID-19 i związanymi z tym ograniczeniami w ruchu towarowym i osobowym na przejściach granicznych.

Jak wynika z danych przedstawionych na rysunku 3, organy celne zarekwirowały najmniej papierosów w 2020 r. — 79 295 360 sztuk, co stanowi 60% papierosów zarekwirowanych w 2019 r. i 43% papierosów zarekwirowanych w 2018 r. Należy wskazać, że w październiku 2019 r. zatrzymano podczas jednej kontroli 23 120 438 sztuk papierosów. Jest to rekordowa liczba w okresie badanych trzech lat. Również w tym przypadku trzeba pamiętać o ograniczeniach związanych z pandemią COVID-19.

Jeśli chodzi o postępowania karnoskarbowe, najmniej zostało wszczętych w 2020 r. — 5039 (rysunek 4), co stanowi 28% liczby postępowań

Rysunek 1

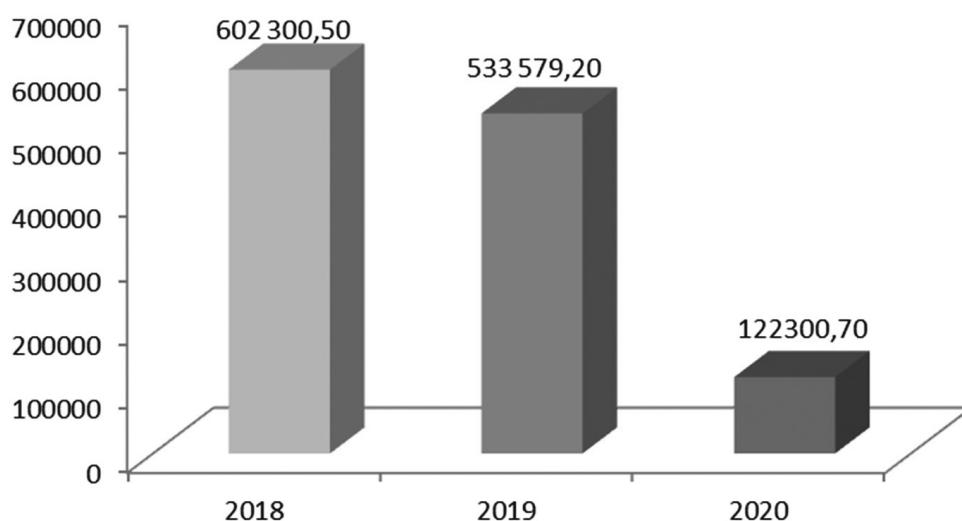
Ilość alkoholu bez polskich znaków akcyzy zatrzymana przez funkcjonariuszy KAS w latach 2018–2020 [litry]



Źródło: opracowanie własne na podstawie: Monitor bezpieczeństwa granicy wschodniej RP zewnętrznej granicy UE (2018–2020).

Rysunek 2

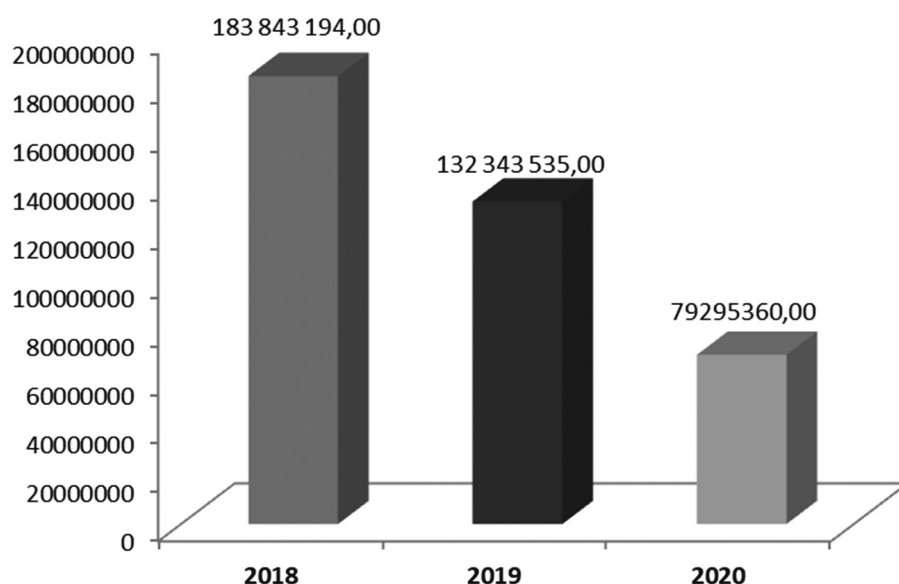
Ilość paliwa zatrzymanego przez funkcjonariuszy KAS w latach 2018–2020 [litry]



Źródło: jak rysunku 1.

Rysunek 3

Liczba papierosów bez polskich znaków akcyzy zatrzymanych przez funkcjonariuszy KAS w latach 2018–2020 [szt.]



Źródło: jak rysunku 1.

wszczętych w 2019 r. i 19% liczby postępowań wszczętych w 2018 r. Należy jednak zaznaczyć, że liczba postępowań z 2020 r. jest niższa w związku z pandemią COVID-19 i towarzyszącymi jej ograniczeniami.

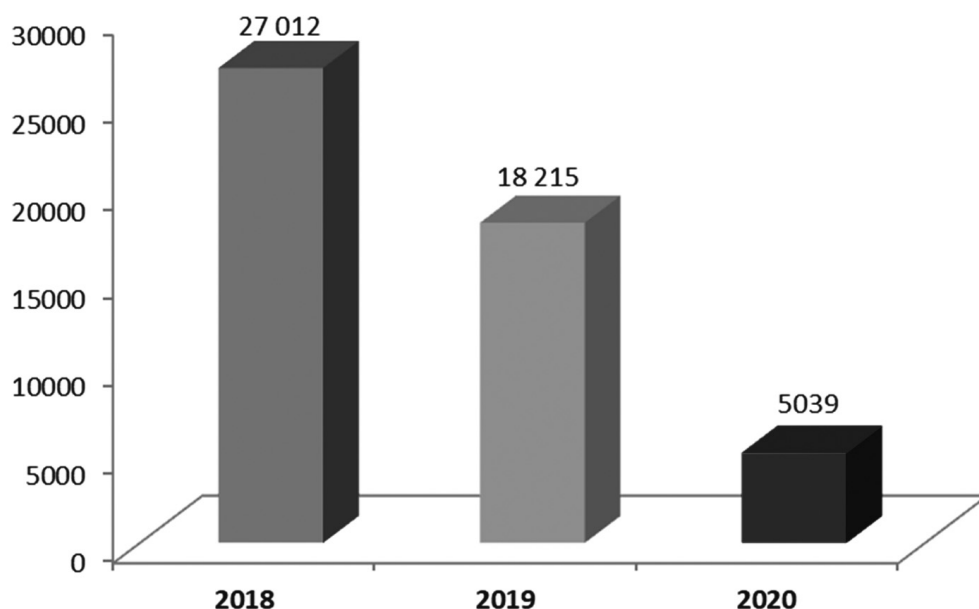
Z danych przedstawionych na wykresie 5 wynika, że największa kwota z mandatów została pobrana w 2018 r. — 30 676 035,00 zł, w 2019 r. pobrano 24 693 904,50 zł, a w 2020 r. — 6 824 422,00 zł, co

stanowi 22% wartości mandatów z 2018 r. i 28% 2019 r. Należy wskazać, że dane z 2020 r. są niższe w związku z pandemią COVID-19.

Najczęściej konfiskowane w wyniku kontroli celno-skarbowej towary przewożone bez wymaganych dokumentów lub w ilościach większych, niż przewidyują normy, to: papierosy, alkohol, paliwo, surowe mięso, freon, czynnik chłodniczy, dewizy, środki ochrony roślin, bursztyn, zegarki, torebki, obuwie,

Rysunek 4

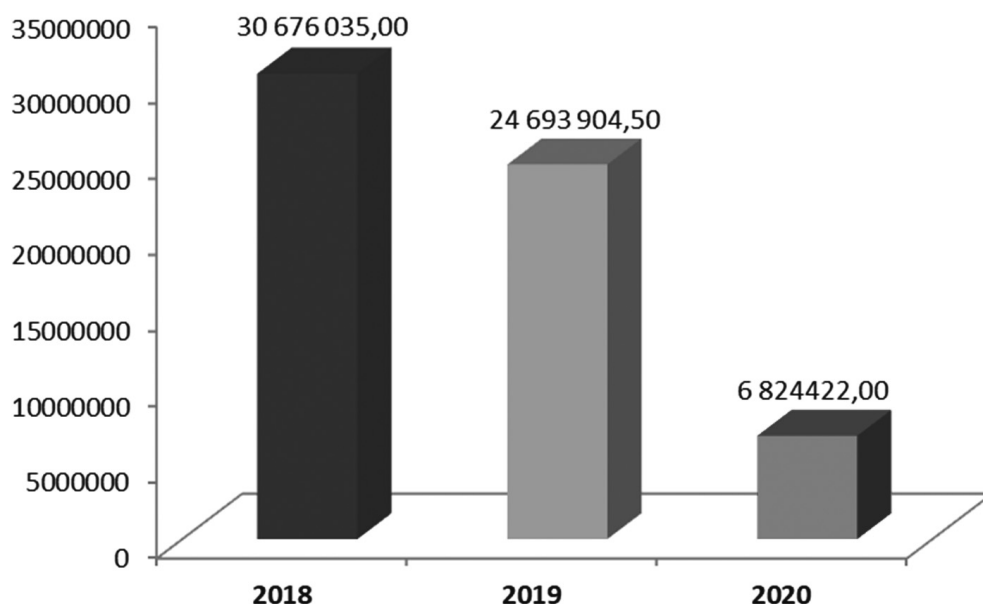
Liczba postępowań karnoskarbowych wszczętych przez funkcjonariuszy KAS w latach 2018–2020



Źródło: jak rysunku 1.

Rysunek 5

Kwoty mandatów karnych wystawionych przez funkcjonariuszy KAS w latach 2018–2020 [zł]



Źródło: jak rysunku 1.

kosmetyki (oznaczone zastrzeżonymi znakami towarowymi), karty graficzne, odpady (np. zużyte katalizatory). Inne nieprawidłowości ujawniane podczas kontroli celno-skarbowych na granicy to np. wprowadzenie w błąd organu celno-skarbowego poprzez przedstawienie dokumentów Tax Free bez

zadeklarowanego towaru (całkowity lub częściowy brak lub przedstawienie towaru używanego).

Jednym ze spektakularnych przykładów realizowania kontroli w wykrywaniu przestępczości w obrocie towarowym jest ujawnienie przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej z Białego-

stoku i Straży Granicznej z Terespoła około 2,5 mln paczek nielegalnych papierosów wartych prawie 37 mln zł. Papierosy znajdowały się w trzech kontenerach na terenie jednego z terminali przeładunkowych w gminie Terespol. Kontenery przyjechały do Polski pociągami z Białorusi. Podczas kontroli okazało się, że zamiast deklarowanego towaru (wermikulit i elementy grzewcze) ukryto w nich gigantyczną papierosową kontrabandę. Gdyby nielegalny towar trafił do sprzedaży, Skarb Państwa straciłby ponad 60 mln zł¹².

Przykładem efektywnej organizacji kontroli celno-skarbowych są również wyniki działań organów celnych w zakresie ochrony własności intelektualnej. Z raportu w sprawie egzekwowania przez organy celne praw własności intelektualnej w Unii Europejskiej w 2019 r. dowiadujemy się, że dokonano ponad 91 tys. zatrzymań obejmujących łącznie 40,9 mln artykułów. Wartość zatrzymanych artykułów wyniosła ponad 759 mln euro. Raport ten zawiera również informacje statystyczne na temat zatrzymań dokonanych w ramach procedur celnych oraz dane dotyczące opisu, ilości i wartości towarów, ich pochodzenia, środka transportu oraz rodzaju praw własności intelektualnej, które mogły zostać naruszone.

Inicjatywy organizacji przeciwdziałających przestępczości w międzynarodowym obrocie towarowym

TAPA

Kluczowymi inicjatywami organizacji The Transported Asset Protection Association (TAPA)¹³, które mają ułatwić zarządzanie ryzykiem, są:

- Trucking Security Requirements (TSR) — dotyczą bezpieczeństwa transportu drogowego;
- Facility Security Requirements (FSR) — dotyczą bezpieczeństwa obiektów magazynowych/centrów logistycznych;
- Parking Security Requirements (PSR) — dotyczą bezpieczeństwa parkingów;
- Incidents Information Services (IIS) — dotyczą identyfikacji i zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw.

TAPA przyznaje jeden z trzech certyfikatów w zależności od wdrożenia przez firmę określonego poziomu zabezpieczeń. Przyznanie certyfikatu ma miejsce po przedstawieniu przez firmę jednoznacznych dowodów na wdrożenie i stosowanie wskazanych w standardzie TAPA zabezpieczeń, w tym zabezpieczeń administracyjnych (proceduralnych) i technicznych (zabezpieczeń fizycznych). Celem

jest zapewnienie odpowiedniego bezpieczeństwa towarów poprzez eliminację lub zapobieganie zagrożeniom, ale również poprzez odpowiednią reakcję w przypadku wystąpienia sytuacji niepożądanej, która może mieć wpływ na to bezpieczeństwo.

Organizacjami zrzeszonymi w TAPA są m.in.: Air France Cargo Security, DHL Logistic, DHL Express, Qatar Airways Cargo, Schenker, Swedish Post, Swiss Post i Skyline Express. Natomiast producentami towarów z grupy „podwyższonego ryzyka kradzieży”, którzy korzystają z usług członków TAPA, są m.in.: Apple Computer, Fujitsu Siemens Computers, Hewlett Packard, Motorola, Nike, Samsung i Nokia.

Korzyści, jakie daje posiadanie certyfikatu TAPA są następujące:

- dzięki certyfikacji TAPA straty firm zmniejszają się nawet o 40%;
- certyfikat oznacza, że dana firma jest partnerem spełniającym najwyższe kryteria bezpieczeństwa towarów w trakcie przewozu i magazynowania;
- certyfikat TAPA jest świadectwem świadczenia usług na najwyższym poziomie i dowodem wiarygodności i dbałości o powierzony mienie;
- certyfikacja oznacza możliwość konkurencyjności na międzynarodowym rynku;
- firma uzyskuje rzetelne informacje o zagrożeniach, niebezpiecznych miejscach i metodach stosowanych przez przestępców dzięki dostępowi do Systemu Informowania o Zdarzeniach, co pozwala na skuteczniejsze zapobieganie incydentom na poziomie lokalnym, narodowym i międzynarodowym.

Z danych przedstawionych w raporcie TAPA wynika, że najbardziej niebezpiecznymi krajami podczas wykonywania transportu są: Niemcy, Francja i Wielka Brytania. Ostatnie dane pokazują, że w znacznym stopniu pogorszyła się sytuacja w zakresie bezpieczeństwa na drogach w Europie. Aż 95% przypadków rabunków opisanych w raporcie TAPA miało miejsce w transporcie drogowym. Kradzieże ładunków w transporcie w samym tylko 2019 r. doprowadziły do strat szanowanych na ponad 8 mld euro, a liczba rabunków wzrosła o ponad 100% w porównaniu z 2018 r.

Według TAPA współczynnik przestępstw w transporcie dokonywanych w naszym kraju wzrósł o ponad 340%. W rankingu najbardziej niebezpiecznych państw Polska zajmuje 15. miejsce.

W wyniku przeprowadzonych badań TAPA stwierdziła, że w Polsce brakuje bezpiecznych, strzeżonych parkingów dla pojazdów ciężarowych. Istniejące obiekty najczęściej nie spełniają norm bezpieczeństwa, a w dodatku często są przeładowne, przez co wiele samochodów musi parkować w miejscach do tego nieprzeznaczonych, narażając się m.in. na ataki rabusiów. Nowo powstające

obiekty najczęściej nie mają zabezpieczeń, takich jak np. monitoring, ze względu na wysokie koszty podobnych rozwiązań¹⁴.

IMPACT

IMPACT¹⁵ jest pierwszym systemem informacyjno-analitycznym w Rosji, wykorzystywanym do zmniejszenia ryzyka w transporcie ładunków. Na innowacyjnej platformie cyfrowej gromadzone są dane o przypadkach utraty towaru. Dokonywana jest weryfikacja i identyfikacja osób, spedycji i transportu, pojazdów, które regularnie uczestniczą w incydentach związanych z kradzieżami ładunków, z wyjątkiem wypadków drogowych, pożarów i innych zdarzeń, np. związanych z działaniem siły wyższej. System IMPACT powstał w 2019 r., gromadzi specjalistów z zakresu zarządzania łańcuchem dostaw i korporacyjnego zabezpieczenia legalnej wymiany danych o zagrożeniach kradzieży towarów w Rosji. Jednym z jego głównych zadań jest wymiana doświadczeń i wprowadzanie najlepszych praktyk czołowych światowych instytucji i firm, przeciwdziałanie oszustwom, zwiększanie bezpieczeństwa i zapobieganie kradzieżom oraz świadczenie usług doradczych osobom, które miały do czynienia z kradzieżami przewożonych towarów.

TT Club

TT Club¹⁶ jest brytyjskim towarzystwem ubezpieczeń wzajemnych założonym w 1968 r. Zapewnia czołowym liniom żeglugowym i firmom transportowym pełną ochronę ubezpieczeniową przesyłek. Od początku działalności specjalizował się w pracach

dotyczących identyfikacji ryzyka w transporcie i logistyce. W późniejszym okresie w dużej mierze określił standardy ubezpieczeniowe dla całej branży. Jest globalnym liderem w międzynarodowych ubezpieczeniach transportowych i logistycznych oraz zapewnia kompleksowe ubezpieczenie od ryzyka przewoźników, spedytatorów, portów, terminali, magazynów, operatorów morskich i kolejowych. Ubezpiecza 80% światowej floty sprzętu kontenerowego, 18 z 20 największych linii morskich, prawie połowę największych portów świata i tysiące przewoźników.

Przygotowując swój raport, IMPACT i TT Club dokonały analizy m.in. oficjalnych statystyk dokonywanych przestępstw kradzieży towarów w Rosji w latach 2016–2020. Dane wskazują na tendencję do zmniejszania się liczby przestępstw związanych z ładunkiem. Według oficjalnych danych liczba incydentów z ładunkiem w Rosji w ciągu 5 lat zmniejszyła się o 45%: z 2452 spraw w 2016 r. do 1334 spraw w 2020 r. Zaobserwowano również stopniowy spadek poziomu działań przestępczych z użyciem przemocy. W 2016 r. odnotowano 370 incydentów, a w 2020 r. — 235.

Według raportu Rosja zajmuje trzecie miejsce wśród czołowych krajów europejskich pod względem liczby kradzieży towarów dokonywanych podczas transportu i przechowywania, a straty z tytułu kradzieży sięgają około 1,5 mld rubli. Zestawienie towarów najczęściej kradzionych podczas transportu w Rosji przedstawiono w tabeli 1.

W krajach Unii Europejskiej większość (56%) kradzieży towarów ma miejsce podczas nocnego parkowania pojazdów na niezabezpieczonych parkingach, natomiast w Rosji ponad 83% kradzieży dokonywanych jest przy użyciu przestępczych programów.

Tabela 1

Zestawienie towarów najczęściej kradzionych podczas transportu w Rosji

Rodzaj towaru	2019 r. [%]	2020 r. [%]
Jedzenie i napoje	22,1	27,8
Metal i kable	24,0	12,5
Materiały budowlane i urządzenia przemysłowe	11,3	9,8
AGD i elektronika	6,3	8,0
Części samochodowe i opony	4,8	7,3
Artykuły gospodarstwa domowego	3,8	6,1
Odzież, obuwie i tekstylia	3,8	5,2
Alkohol	14,8	3,6
Substancje chemiczne	2,5	1,5
Inne	16,6	18,2

Źródło: Криминальные тенденции в грузоперевозках в России — 2020, Совместный отчёт TT Club, IMPACT и ТАРА, s. 7.

Należy podkreślić, że sytuacja związana z pandemią COVID-19 w 2020 r., tj. lokalne i krajowe ograniczenia i zakazy przemieszczania się ludności oraz towarów, wpłynęła również na przestępstwa dokonywane w obrocie międzynarodowym towarów. Liczba zgłoszonych incydentów dotyczących napadów i kradzieży towarów zmniejszyła się w tym okresie w porównaniu z 2019 r. o prawie 35%. Tym samym średnia wartość szkód w 2020 r. spadła do 8807 dol., w porównaniu z 42 972 dol. w 2019 r.¹⁷

Oszuści dokonują kradzieży, gdy ryzyko przylapania jest najmniejsze. Przygotowując kradzież, wykorzystują głównie jeden z trzech sposobów. Pierwszy to udawanie fikcyjnej firmy. W takim przypadku oferują tylko kontaktowy numer telefoniczny, adres e-mail oraz ograniczone dokumenty potwierdzające ich legalną działalność. Przygotowują fałszywe dokumenty, które przy braku należytej weryfikacji mogą wydawać się prawdziwe. Fałszują je, posługując się logo firmowym legalnie działających przedsiębiorców. Biorą pod uwagę duże prawdopodobieństwo zaufania przez potencjalnego klienta rozpoznawalnej marce przedsiębiorcy czy firmy transportowej. Podszywanie się pod znane firmy jest zjawiskiem coraz powszechniejszym; w polskim prawie jest określone jako kradzież tożsamości¹⁸.

Jednym z przykładów opisanych w raporcie IMPACT, gdzie pracownik firmy był zamieszany w kradzież towarów, jest zgłoszenie z Głównego Departamentu Spraw Wewnętrznych regionu Tweru o kradzieży markowej odzieży o wartości 250 tys. rubli w dzielnicy Spirovsky miasta Twer dokonanej 8 września 2020 r. Jeden z największych detalistów odzieży w Europie dostarczał swoje towary do hipermarketów w Rosji. Policja zatrzymała podejrzanych mieszkańców regionu Biełgorod w wieku 33 i 34 lat. Jeden z podejrzanych pracował jako spedytor w firmie transportowej, która przewoziła ładunek¹⁹.

Raport o przestępstwach TT Club i BSI

Z danych opublikowanych w raporcie *Cargo crime in Gulf Countries and Regional Free Trade Zones*, autorstwa TT Club i BSI Connect Screen Intelligence²⁰ wynika, że ponad trzy czwarte kradzieży ładunku ma miejsce w centrach logistycznych i magazynach, przy czym szczególnie narażone są strefy wolnego handlu (*Free Trade Zone* — FTZ). Kradzieże magazynów i korupcja w łańcuchu dostaw koncentrują się na obszarach podwyższonego ryzyka w Zjednoczonych Emiratach Arabskich (ZEA) oraz w Królestwie Arabii Saudyjskiej (KSA). Rola, jaką odgrywają specjalne strefy ekonomiczne na Bliskim Wschodzie, wpływa również na regionalne dysproporcje w zakresie kradzieży ładunków.

Strefy wolnego handlu są istotną cechą gospodarki regionalnej i stanowią potencjalne zagrożenie

dla łańcuchów dostaw ze względu m.in. na ułatwianie handlu w ramach uproszczonych procedur celnych. W związku z tym, że kraje Rady Współpracy Państw Zatoki Perskiej (Gulf Cooperation Council — GCC)²¹ powracają do poziomu obrotów sprzed pandemii, a dane dostarczone przez Międzynarodową Unię Transportu Drogowego (IRU) przewidują wzrost handlu, istnieje duże prawdopodobieństwo, że przestępcy będą próbowali wykorzystać zwiększoną liczbę ładunków do przemytu np. narkotyków i podrabianych towarów.

Firma BSI (Supply Chain Services and Solutions) jest czołowym dostawcą analiz dotyczących łańcucha dostaw, usług audytu weryfikacyjnego globalnego łańcucha dostaw, oprogramowania do audytu zgodności i zarządzania ryzykiem oraz usług doradczych. Usługi dotyczące łańcucha dostaw oraz rozwiązywania BSI mogą działać niezależnie w celu zaspokojenia określonych potrzeb lub mogą być łączone w celu uzyskania wglądu w globalne operacje. Wdrożenie holistycznego pakietu BSI do zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw zapewnia organizacjom kompletne rozwiązanie dla bardziej zrównoważonego i bezpiecznego łańcucha dostaw²².

Podsumowanie

Wyniki analizy przepisów prawa, publikacji, raportów i danych statystycznych stanowią podstawę do sformułowania listy zaleceń poprawiających bezpieczeństwo. Obejmuje ona:

1. Identyfikowanie, zapobieganie i zgłaszanie wszelkich działań przestępczych oraz ocenę stanu bezpieczeństwa w transporcie międzynarodowym.
2. Gromadzenie informacji o zaistniałych zdarzeniach i przyczynach ich powstawania.
3. Rozpowszechnianie wiarygodnych danych na temat zaistniałych przypadków przestępstw występujących w międzynarodowym obrocie towarowym w celu identyfikacji zagrożeń i ich minimalizowania.
4. Konieczność identyfikacji obszarów szczególnie zagrożonych przestępczością w obrocie międzynarodowym, a także wypracowanie taktyki i standardów jej zwalczania na poziomie współpracy międzynarodowej.
5. Podnoszenie świadomości zagrożeń wśród pracowników określonej branży i wdrażanie skutecznych środków zapobiegających stratom.
6. Ocenę skuteczności wdrożonych przedsięwzięć profilaktycznych.
7. Cykliczne szkolenia załogi w celu uniknięcia ewentualnych strat wynikających z działań zorganizowanej przestępczości.
8. Utworzenie banku wiedzy o zdarzeniach, stanie bezpieczeństwa, wpływie poszczególnych czynników na bezpieczeństwo w międzynarodowym obrocie towarowym.

9. Stałe koordynowanie i monitorowanie zarządzania bezpieczeństwem międzynarodowego obrotu towarowego.
 10. Korzystanie z możliwości dostępu do Systemu Informowania o Zdarzeniach TAPA, co pozwala na skuteczniejsze zapobieganie incydentom na poziomie lokalnym, narodowym i międzynarodowym.
 11. Zastosowanie międzynarodowych standardów bezpieczeństwa branżowego, np. TAPA Trucking Security.
- Uogólniając, należy stwierdzić, że sprawowanie kontroli w celu identyfikacji zjawiska przestępczości w międzynarodowym obrocie towarów pomimo

wdrożenia licznych rozwiązań w zakresie bezpieczeństwa międzynarodowego handlu towarami nie wyeliminowało wielu różnych zagrożeń prowadzenia działalności gospodarczej zgodnie z obowiązującym prawem. Niniejszy artykuł częściowo ukazuje problem kontroli w zwalczaniu zjawiska przestępczości, która ma miejsce w międzynarodowym obrocie towarowym. Należy podkreślić ogromne znaczenie wymiany doświadczeń i wprowadzania najlepszych praktyk powołanych służb i organów, czołowych światowych instytucji i firm dla przeciwdziałania oszustwom, zwiększenia bezpieczeństwa i zapobiegania kradzieżom w międzynarodowym transporcie towarów.

Przypisy/Notes

¹ Publikacja dofinansowana ze środków finansowych na utrzymanie i rozwój potencjału badawczego Akademii Sztuki Wojennej przyznanych przez Ministra Obrony Narodowej.

² BSI Connect Screen to zintegrowana platforma wykorzystująca podejście oceny ryzyka do programów zarządzania ryzykiem w łańcuchu dostaw.

³ Szerzej na temat analizy kryminalnej: https://www.dolnoslaskie.kas.gov.pl/izba-administracji-skarbowej-we-wroclawiu/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/VF1z/content/ogolnopolskie-seminarium-analitykow-kryminalnych?redirect=http%3A%2F%2Fwww.dolnoslaskie.kas.gov.pl%2Fizba-administracji-skarbowej-we-wroclawiu%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_gI9M%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3D_118_INSTANCE_8zTX_column-1%26p_p_col_count%3D1 (pobrano 10.12.2021).

⁴ CITES — Konwencja o międzynarodowym handlu dzikimi zwierzętami i roślinami gatunków zagrożonych wyginięciem podpisana w Waszyngtonie 3 marca 1973 r.

⁵ SENT — system monitorowania drogowego i kolejowego przewozu tzw. towarów wrażliwych oraz obrót paliwami opalowymi kontrolowany przez funkcjonariuszy Krajowej Administracji Skarbowej.

⁶ ANPRS — Automatyczny System Rozpoznawania Numerów Rejestracyjnych.

⁷ The Transported Asset Protection Association (TAPA) — stowarzyszenie powołane w celu zapewnienia bezpieczeństwa łańcucha dostaw, <https://tapa-global.org/> (pobrano 9.12.2021).

⁸ IMPACT — system informacyjno-analityczny w Rosji wykorzystywany dla zmniejszenia ryzyka w transporcie ładunków, <https://www.impact.ru.com/> (pobrano 5.12.2021).

⁹ TT CLUB — brytyjskie towarzystwo ubezpieczeń wzajemnych założone w 1968 r.

¹⁰ BSI (Supply Chain Services and Solutions) — dostawca analiz dotyczących łańcucha dostaw, usług audytu weryfikacyjnego, globalnego łańcucha dostaw, oprogramowania do audytu zgodności i zarządzania ryzykiem oraz usług doradczych. <https://www.bsigroup.com/en-AE/Our-services/Supply-Chain-Solutions/> (pobrano 7.12.2021).

¹¹ Monitor bezpieczeństwa granicy wschodniej RP zewnętrznej granicy UE (2018–2020).

¹² *Największy w historii przemyt papierosów przechwycony przez KAS i SG*, https://www.podlaskie.kas.gov.pl/izba-administracji-skarbowej-w-bialymstoku/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/JS3r/content/najwiecej-w-historii-przemyt-papierosow-przechwycony-przez-kas-i-sg?redirect=https%3A%2F%2Fwww.podlaskie.kas.gov.pl%2Fizba-administracji-skarbowej-w-bialymstoku%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_p_id%3D101_INSTANCE_JS3r%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1%26_101_INSTANCE_JS3r_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_JS3r_keywords%3D%26_101_INSTANCE_JS3r_delta%3D8%26_101_INSTANCE_JS3r_cur%3D29%26_101_INSTANCE_JS3r_andOperator%3Dtrue#p_p_id_101_INSTANCE_JS3r (5.12.2021).

¹³ Stowarzyszenie zostało założone w 1997 r., prowadzi działania w regionach: Europa, Bliski Wschód, Afryka (TAPA EMEA), Azja/Pacyfik (TAPA APAC) i Ameryka (TAPA Americas). Obecnie zrzesza ponad 700 członków na całym świecie: producentów, spedytorów, przewoźników, ubezpieczycieli, usługodawców, organy ścigania i agencje rządowe, <https://tapa-global.org/> (pobrano 9.12.2021). Dokument Locking Systems Guidance (LSG) pomaga członkom w identyfikacji i doborze odpowiednich systemów blokujących. Ma na celu uzupełnienie standardu wymagań bezpieczeństwa transportu ciężarowego. https://tapa.memberclicks.net/assets/docs/2020_Standards/TAPA%20TSR%20-%20Locking%20Systems%20Guidance%20-%20Final%20V1%20.pdf (pobrano 8.12.2021). Szerzej na temat wytycznych dotyczących systemów blokowania (LSG): TAPA Trucking Security TAPA TSR, Załącznik A — przykłady systemów blokowania, Locking Systems Guidance, LSG Version 1.0—1st July 2020, https://tapa.memberclicks.net/assets/docs/2020_Standards/TAPA%20TSR%20-%20Locking%20Systems%20Guidance%20-%20Final%20V1%20.pdf (pobrano 8.12.2021).

¹⁴ *Coraz więcej przestępstw w transporcie — niepokojące wnioski z nowego raportu TAPA*, 7.07.2020, <http://www.pspgdynia.pl/posts/coraz-wiecej-przestepstw-w-transporcie-niepokojace-wnioski-z-nowego-raportu-tapa-634.php> (pobrano 8.12.2021).

¹⁵ Aktonim rosyjskiej nazwy инструмент минимизации потерь активов при транспортировке. Szerzej: <https://www.impact.ru.com/> (pobrano 5.12.2021).

¹⁶ TT Club posiada ponad 20 biur na całym świecie i 1100 członków, obejmujących grupy właścicieli i operatorów portów i terminali oraz firm logistycznych, działających w transporcie morskim, drogowym, kolejowym i lotniczym; ubezpiecza 80% wszystkich kontenerów morskich i ma ubezpieczone udziały w ponad 46% ze 100 największych portów świata., Szerzej: <https://www.ttclub.com/about-us/> (pobrano 6.12.2021).

¹⁷ Криминальные тенденции в грузоперевозках в России — 2020, Совместный отчет TT Club, IMPACT? TAPA, <https://tapaemea.org/assets/downloads/Cargo-theft-trends-in-Russia-2020-Russian.pdf> (pobrano 7.12.2021).

¹⁸ Zgodnie z art. 190a § 2 k.k. karze pozbawienia wolności od 6 miesięcy do 8 lat podlega, kto podszywając się pod inną osobę, wykorzystuje jej wizerunek, inne jej dane osobowe lub inne dane, za pomocą których jest ona publicznie identyfikowana, w celu wyrządzenia jej szkody majątkowej lub osobistej.

¹⁹ Криминальные тенденции..., jw., s. 11.

²⁰ *Cargo Crime in Gulf Countries and Regional Free Trade Zones, TT Club and BSI Connect SCREEN Intelligence*, <https://www.ttclub.com/-/media/files/tt-club/tt-club-and-bsi-freight-crime-in-gulf-countries-and-regional-free-trade-zones.pdf> (pobrano 8.12.2021).

²¹ W skład Rady Współpracy Zatoki wchodzi sześć państw: Arabia Saudyjska, Bahrajn, Katar, Kuwejt, Oman i Zjednoczone Emiraty Arabskie. Szerzej: Młynarski (2018, s. 155—171).

²² Szerzej: www.bsigroup.com/supplychain (pobrano 4.12.2021).

Bibliografia/References

Literatura/Literature

- Chackiewicz, M. (2021). Zwalczanie międzynarodowej przestępczości w logistyce na wybranych przykładach — narzędzia, metody, system kar. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (4).
- Czyżowicz, W., & Gafrikova, V. (2017). Bezpieczeństwo ekonomiczne i ryzyko celne w przedsiębiorstwie działającym na międzynarodowym rynku towarowym. W: S. Wojciechowska-Filipek, J. Klepacki, & A. Jackiewicz (red.), *Przedsiębiorczość i zarządzanie w rozwoju ekonomicznym*. Wydawnictwo Społecznej Akademii Nauk.
- Jałowicz, T. (2019). Logistyka wojskowa jako obszar poznania nauk o zarządzaniu i jakości. *Gospodarka Materialowa i Logistyka*, (5).
- Jarysz-Kamińska, E. (2013). Ocena ryzyka w transporcie morskim. *Logistyka*, (6).
- Laszuk, M. (2019). *Uwarunkowania kontroli celnej w multientrycznym systemie prawa*. Difin.
- Monitor bezpieczeństwa granicy wschodniej RP zewnętrznej granicy UE (2018–2020).
- Witkowski, P. (2004). *Instytucje wspólnotowego prawa celnego w międzynarodowym obrocie towarowym*, WSSM i KS Chełm.

Akty prawne/Legal acts

- Rozporządzenie Ministra Rozwoju i Finansów z 25 maja 2017 r. w sprawie dokumentów mających znaczenie dla kontroli celno-skarbowej.
- Rozporządzenie Parlamentu Europejskiego i Rady (UE) nr 952/2013 z 9 października 2013 r. ustanawiające unijny kodeks celny Dz.Urz. UE L 269, 10.10.2013.
- Ustawa z 6 czerwca 1997 r. Kodeks karny, Dz.U. 1997 nr 88, poz. 553 z późn. zm.
- Ustawa z 10 września 1999 r. Kodeks karny skarbowy, Dz.U. 1999 nr 83, poz. 930 z późn. zm.

Źródła internetowe/Online sources

- BSI, <https://www.bsigroup.com/en-AE/Our-services/Supply-Chain-Solutions/> (7.12.2021).
- Cargo Crime in Gulf Countries and Regional Free Trade Zones*, TT Club and BSI Connect SCREEN Intelligence, <https://www.ttclub.com/-/media/files/tt-club/tt-club-and-bsi-freight-crime-in-gulf-countries-and-regional-free-trade-zones.pdf> (8.12.2021).
- Coraz więcej przestępstw w transporcie — niepokojące wnioski z nowego raportu TAPA, 7.07.2020, <http://www.pspgdgdnia.pl/posts/coraz-wiecej-przestepstw-w-transporcie-niepokojuje-wnioski-z-nowego-raportu-tapa-634.php> (8.12.2021).
- https://www.dolnoslaskie.kas.gov.pl/izba-administracji-skarbowej-we-wroclawiu/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/VF1z/content/ogolnopolskie-seminarium-analitykow-kryminalnych?redirect=http%3A%2F%2Fwww.dolnoslaskie.kas.gov.pl%2Fizba-administracji-skarbowej-we-wroclawiu%3Fp_id%3D101_INSTANCE_gI9M%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3D_118_INSTANCE_8zTX__column-1%26p_p_col_count%3D1 (10.12.2021).
- IMPACT, <https://www.impact.ru.com/> (5.12.2021).
- Największy w historii przemysł papierosów przechwycony przez KAS i SG, https://www.podlaskie.kas.gov.pl/izba-administracji-skarbowej-w-bialymstoku/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/JS3r/content/najwiekszy-w-historii-przemysl-papierosow-przechwycony-przez-kas-i-sg?redirect=https%3A%2F%2Fwww.podlaskie.kas.gov.pl%2Fizba-administracji-skarbowej-w-bialymstoku%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_id%3D101_INSTANCE_JS3r%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dnormal%26p_p_mode%3Dview%26p_p_col_id%3Dcolumn-2%26p_p_col_count%3D1%26_101_INSTANCE_JS3r_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_JS3r_keywords%3D%26_101_INSTANCE_JS3r_delta%3D8%26_101_INSTANCE_JS3r_cur%3D29%26_101_INSTANCE_JS3r_andOperator%3Dtrue#p_p_id_101_INSTANCE_JS3r_ (5.12.2021).
- Report on the EU customs enforcement of intellectual property rights Results at the EU border, 2019, <https://op.europa.eu/en/publication-detail/-/publication/bc88acda-433a-11eb-b27b-01aa75ed71a1/language-en/format-PDF/source-search> (22.08.2021).
- TAPA, <https://tapa-global.org/> (9.12.2021).
- TT Club, <https://www.ttclub.com/about-us/> (6.12.2021).
- Еримиальные тенденции в грузоперевозках в России — 2020. Совместный отчет TT Club, IMPACT? TAPA, <https://tapaemea.org/assets/downloads/Cargo-theft-trends-in-Russia-2020-Russian.pdf> (7.12.2021).

Dr Małgorzata Chackiewicz

Pracownik naukowy Akademii Sztuki Wojennej, Wydział Zarządzania i Dowodzenia, Instytut Logistyki, Katedra Zarządzania Transportem. Specjalizuje się w problematyce z obszaru: prawo celne, zwalczanie przestępczości w logistyce międzynarodowej, przestępczość transgraniczna celna, ochrona ginących gatunków flory i fauny (Konwencja Waszyngtońska CITES).

Dr Małgorzata Chackiewicz

Ph.D. Researcher at the War Studies University, Faculty of Management and Command, Institute of Logistics, Department of Transport Management. She specializes in issues in the area of: customs law, combating crime in international logistics, cross-border customs crime, protection of endangered species of flora and fauna (CITES Washington Convention).

Dr inż. Agata Jażdżik-Osmólska
Akademia Sztuki Wojennej
ORCID: 0000-0001-6518-1269
e-mail: a.osmolska@akademia.mil.pl

Społeczno-ekonomiczny wymiar bezpieczeństwa w transporcie drogowym. Relacja między PKB a kosztami wypadków drogowych¹

*Socio-economic dimension of road traffic safety.
Relationship between GDP and costs of road traffic accidents*

Streszczenie

Celem artykułu jest przedstawienie wyników analiz w zakresie społeczno-ekonomicznych konsekwencji wypadków drogowych na świecie. Ofiary wypadków drogowych i związane z tym koszty społeczne są jednym z negatywnych skutków naszej mobilności transportowej. WHO prognozuje, że do 2030 r. wypadki drogowe mogą zająć nawet 5. miejsce na świecie jako przyczyna nadumieralności. Najczęściej w wypadkach giną osoby w wieku produkcyjnym, z przedziału wiekowego 15–44 lata. W artykule przedstawiono ogólne statystyki dotyczące strat osobowych z tytułu wypadków drogowych oraz odpowiadające im konsekwencje ekonomiczne. Artykuł odpowiada na pytanie: od czego zależy wartość ekonomicznych kosztów wypadków drogowych i jakie jest ich znaczenie dla społeczeństwa? Ponadto w artykule wyeksponowano problem nierówności społecznych, spowodowany ponoszeniem wyższych kosztów wypadków drogowych w krajach o niższych dochodach. Artykuł prezentuje część wyników badań prowadzonych przez autorkę od 2011 r. na temat ekonomicznych konsekwencji wypadków drogowych na świecie.

Słowa kluczowe:

społeczno-ekonomiczne koszty wypadków drogowych, bezpieczeństwo ruchu drogowego, wartość statystycznego życia ludzkiego, produkt krajowy brutto (PKB), nierówności społeczne

Abstract

The article presents the results of analyses of the socio-economic consequences of road traffic accidents in the world. Victims injured in road accidents and the associated social costs are one of the negative effects of our transport mobility. The WHO predicts that by 2030 road accidents may be even 5th in the world as a cause of excess mortality. Most often, people of productive age, aged 15 to 44, are killed in accidents. The article presents general statistics on personal losses due to road accidents and the corresponding economic consequences. The article answers the question of what determines the value of the economic costs of road accidents and what is their significance for society. Moreover, the article highlights the problem of social inequalities caused by higher costs of road accidents in lower income countries. The article presents some of the results of the research conducted by the author since 2011 on the economic consequences of road accidents in the world.

Keywords:

socio-economic costs of road traffic accidents, road traffic safety, value of statistical life, gross domestic product (GDP), social inequalities

JEL: R40, R41

Wstęp

Jakość codziennych podróży drogowych wpływa na życie niemal wszystkich ludzi na świecie. Dramatyczny wzrost zagrożenia życia i zdrowia w wy-

niku wypadku drogowego w ciągu ostatnich 30 lat jest jednym z bardziej dynamicznych przeobrażeń, jakie zaszły do tej pory w społeczeństwach i w ich otoczeniu na całym świecie. Zagrożenie życia jednostki wskutek mobilności transportowej wśród zmian de-