

Jerzy Kubicki

Akademia Morska w Gdyni

BEZPIECZEŃSTWO I OCHRONA W USŁUGACH LOGISTYCZNYCH

1. Uwarunkowania rozwoju koncepcji usług logistycznych

Rozwój międzynarodowych współzależności ekonomicznych, wzrost współpracy międzynarodowej oraz postępujące tendencje internacjonalizacji i globalizacji w gospodarce światowej wpłynęły na dynamiczny rozwój handlu międzynarodowego oraz pozahandlowych obrotów zaopatrzeniowych. Stworzyło to nowe uwarunkowania przepływu towarów, usług i informacji, generujące popyt na kompleksowe usługi atrakcyjne pod względem jakości, kosztów i cen – kompleksowe usługi transportowe i kompleksowe usługi logistyczne.

Przeprowadzone badania rynkowe segmentów usługowych powiązanych z przepływem dóbr w obrotach międzynarodowych ujawniły najnowsze tendencje – rosnący w niezwykle szybkim tempie popyt na różnego rodzaju usługi logistyczne o różnym zakresie struktur przestrzennych i czasowych. Popyt obejmuje zarówno usługi logistyczne o standaryzowanym zakresie i strukturze, jak też kompleksowe usługi logistyczne atrakcyjne pod względem zakresu i struktury zintegrowanych ofert logistycznych o wysokim poziomie dostosowania do zindywidualizowanych potrzeb i preferencji nabywców, pozwalające na wielopłaszczyznową racjonalizację przepływu dóbr, usług i informacji.

Koncepcje logistyczne i rozwijające się systemy logistyczne, metody i narzędzia logistyki oraz jej obszary aplikacyjne spowodowały zmiany w rozumieniu logistyki, jej roli i znaczenia w przepływie dóbr, usług i informacji. Logistyka zaczęła być nie tylko jako zespół metod i narzędzi umożliwiających racjonalizację przepływu dóbr, usług i informacji, ale jako system zarządzania przepływem dóbr od producenta do ostatecznego konsumenta.

Kształtujący się ciągle rynek usług logistycznych jako segment rynku usług zdominowany jest przez stronę popytową, zgłaszającą swoje potrzeby i preferencje, wyraźnie akcentującą wzrastające zainteresowanie usługami o najwyższym poziomie kompleksowości. Sytuacja ta wymusza na producentach usług logistycz-

nych zwiększanie atrakcyjności ofert usługowych oraz ich wysoką konkurencyjność pod względem jakości, kosztów i cen. Atrakcyjność polega głównie na elastyczności zastosowania składników pakietów ofertowych i dostosowania usług do indywidualnych potrzeb i preferencji użytkownika usługi i warunków realizacji. Operator logistyczny traktowany jest jako aktywny partner w realizacji kontraktu handlowego, często określany jako zewnętrzny partner kontraktu handlowego (*external partner to the contract*) lub trzeci partner kontraktu handlowego (*third partner to the contract*). Podobnie jak na rynku kompleksowych usług transportowych, na rynku usług logistycznych występuje tendencja wzrastającego popytu na kompleksowe usługi o najwyższym poziomie jakości przy określonym poziomie cen. Konsumenci kompleksowych usług logistycznych oczekują od producentów tych usług – operatorów logistycznych – prezentacji pakietów ofertowych zawierających zarówno składniki standardowych usług (rdzeń usługi), jak też składniki usług dodatkowych, pozwalających na dobór oferty usługowej najbardziej odpowiadającej indywidualnym potrzebom konkretnego zadania w jego uwarunkowaniach wewnętrznych i zewnętrznych oraz dominujących preferencji.

Rynek usług logistycznych staje się rynkiem o wysokim poziomie konkurencji – zarówno po stronie popytu na usługi, jak i po stronie podaży usług. Ze względu na wysoką elastyczność cenową popytu stroną bardziej aktywną staje się strona popytowa: dysponenti towarów oczekują od producentów usług – operatorów logistycznych – ofert lub pakietów ofertowych zdolnych do zaspokojenia ich zindywidualizowanych potrzeb i preferencji odnoszących się do zasięgu usług, struktury usług oraz cen usług. Reakcją producentów usług może być tylko dostosowanie ofert lub pakietów ofertowych do potrzeb i preferencji klientów – dysponentów towarów. Dążenie do osiągnięcia przewagi konkurencyjnej i pożądanego udziału w rynku jest źródłem konkurencji operatorów logistycznych pod względem jakości usług, kosztów i cen.

Jakość usług logistycznych staje się czynnikiem o znaczeniu strategicznym, decydującym o pozycji operatora na rynku usług logistycznych i jego długookresowej konkurencyjności. Istnieje więc potrzeba prowadzenia badań marketingowych – zarówno operacyjnych, jak i strategicznych, które pozwalają na ustalenie potrzeb zgłaszanych na rynku przez użytkowników usług logistycznych w krótkich i długich okresach w zakresie:

- zasięgu usług oraz struktur przestrzennych i czasowych usług,
- struktury rodzajowej usług i pakietów ofertowych,
- technologiczno-organizacyjnej charakterystyki usług,
- organizacyjnego, sprzętowego i kadrowego zabezpieczenia usług,
- informacyjnego i dokumentacyjnego zabezpieczenia usług.

Zasięg usług oraz kształtowanie struktur przestrzennych i czasowych usług logistycznych wiążą się z dostosowaniem oferty lub pakietu ofertowego do warunków wewnętrznych i zewnętrznych działalności operatorów logistycznych. Pod względem zasięgu, stosowania do celów operacyjnych i strategicznych operatorów

logistycznych, mogą być oferowane usługi w zasięgu lokalnym, regionalnym, międzyregionalnym (krajowym i międzynarodowym), międzynarodowym i globalnym. Są to obszary specjalizacji operatorów logistycznych, determinowane celami strategicznymi i operacyjnymi ich działalności. Ze względu na konieczność sprostania wymaganiom stawianym przez rynek najistotniejsza jest pozycja rynkowa operatorów specjalizujących się w operacjach logistycznych skali międzyregionalnej, międzynarodowej i globalnej. Pod względem struktur przestrzennych i czasowych usług logistycznych, pochodnych od zasięgu usług, oferta usługowa lub pakiet ofert logistycznych winien zapewniać dostosowanie struktur usług logistycznych do zindywidualizowanych potrzeb i wymagań ich użytkowników. Proces logistyczny bowiem determinowany jest warunkami wynikającymi z wzajemnego położenia punktu przejścia towaru przez operatora i punktu ostatecznej dostawy. Kształtowanie struktur przestrzennych i czasowych usług logistycznych winno umożliwiać racjonalizację pokonywania przestrzeni oraz racjonalizację czasu dostawy, nadając usłudze logistycznej cechy pewności i terminowości realizacji produktu logistycznego. Struktura rodzajowa usług i pakietów ofertowych jest głównym czynnikiem konkurencyjności operatorów pod względem jakości na rynku usług logistycznych. Zakres strukturalny usług jest trudny do zdefiniowania, jeśli weźmie się pod uwagę zarówno wymagania użytkowników usług pod względem zasięgu oraz struktur przestrzennych i czasowych usług logistycznych, jak i wymagania wynikające z fizycznych, chemicznych i biologicznych właściwości przedmiotu usługi – towaru – oraz wymagań i preferencji odnoszących się do rodzaju usług częściowych świadczonych w procesie logistycznym w określonej sekwencji przestrzennej i czasowej.

Struktura rodzajowa oferowanych usług częściowych może być podporządkowana przebiegowi procesu logistycznego i sekwencji kolejności działań i czynności, które można pogrupować w następującym układzie:

- usługi konsultacyjne i poradnictwo,
- usługi i obsługa towaru w punktach początkowych i końcowych procesu logistycznego,
- usługi przemieszczania towaru w procesie dostawy,
- usługi informacyjne i dokumentacyjne,
- usługi finansowe,
- usługi dodatkowe fakultatywne.

Technologiczno-organizacyjna charakterystyka usług logistycznych ma znaczenie dla zachowania parametrów technologicznych i organizacji procesu logistycznego dostosowanego do zindywidualizowanych wymagań klienta, jak również zapewnienia bezpieczeństwa procesu logistycznego wewnętrznego (wynikającego z istoty tego procesu i warunków otoczenia) i zewnętrznego (wynikającego z zagrożeń otoczenia zewnętrznego procesu, np. działalności stron trzecich, aktów terrorystycznych, czynników niezależnych od operatora itp.).

Na stronę technologiczno-organizacyjną procesu logistycznego mogą oddziaływać:

- typ, rodzaj i charakterystyka ładunkoznawcza towarów i wymagania w zakresie technologii magazynowania, składowania, przygotowania do wejścia do procesu logistycznego, przeładunków i manipulacji, przewozu środkami transportowymi różnych gałęzi;
- ilość towarów i wielkość jednorazowej partii w procesie logistycznym; jedna partia towaru, sukcesywna dostawa mniejszych partii towaru z magazynu lub składu, przesyłki wymagające konsolidacji w zbiorowe partie;
- charakterystyka opakowania: towary nieopakowane (masowe suche lub płynne), towary opakowane w opakowania konwencjonalne, towary formowane w proste jednostki ładunkowe (stropowanie, pakietyzacja, paletyzacja) lub w standardowych kontenerach i urządzeniach pochodnych (nadwozia wymienne, trailery, roll-trailery itp.);
- charakterystyka towaru z punktu widzenia bezpieczeństwa w procesie logistycznym: bezpieczeństwo technologiczne (towary wrażliwe i niewrażliwe na warunki magazynowania, składowania, przeładunków, manipulacji, przewozu), towary wymagające szczególnych warunków technologicznych i bezpieczeństwa (towary niebezpieczne, materiały promieniotwórcze), towary wymagające zachowania ciągłego łańcucha technologicznego (towary łatwo psujące się, chemikalia, gazy w stanie ciekłym, towary świeże, wymagające szybkiej dostawy);
- towary skonteneryzowane w różnych typach i rodzajach kontenerów lub urządzeń pochodnych, wymagających różnych technologii składowania, manipulacji, przeładunków i przewozu, łącznie z obsługą w miejscach składowania i na środkach transportowych różnych gałęzi;
- rozległość przestrzenna i czasowa operacji logistycznych, różnicująca łańcuch logistyczny pod względem odległości przemieszczenia i liczby ogniw i punktów;
- struktura rodzajowa składników usług logistycznych, wymagająca właściwego przygotowania organizacyjnego oraz koordynacji i kontroli, łącznie z monitorowaniem przebiegu procesu logistycznego.

Warunki technologiczno-organizacyjne procesu logistycznego mają kluczowe znaczenie dla kształtowania jakości usług logistycznych.

Rozpatrując kwestie organizacyjnego, sprzętowego i kadrowego zabezpieczenia kompleksowych usług logistycznych, należy jednoznacznie podkreślić, iż usługi te mogą być podjęte i realizowane jedynie w warunkach istnienia właściwie rozwiniętej infrastruktury sieciowej i punktowej oraz należytego nasycenia składnikami suprastruktury. W takich warunkach operator logistyczny może rozwinąć organizację swojej działalności oraz stworzyć wewnętrzne i zewnętrzne struktury organizacyjne, właściwie wyposażone w niezbędny sprzęt i odpowiednio przygotowaną kadrę. Do tych celów niezbędne jest:

- utworzenie ośrodka (centrum) zarządzania działalnością operatora logistycznego, z właściwą strukturą organizacyjną odpowiadającą zarządzaniu działalnością komercyjną (marketing, sprzedaż, finanse, księgowość, operacje);

- stworzenie zewnętrznych struktur organizacyjnych, zlokalizowanych w wewnętrznych punktach stosownie do struktur przestrzennych działalności, w których niezbędna jest obecność operatora (punkty początkowe i końcowe procesu logistycznego, terminale lądowe, morskie i powietrzne), stosowanie outsourcingu usługowego;
- wyposażenie punktów logistycznych w niezbędny sprzęt (transportowy, manipulacyjny, obsługowy, monitorujący, informatyczny) zapewniający techniczno-technologiczne potrzeby świadczenia usług logistycznych;
- struktury organizacyjne (wewnętrzne i zewnętrzne) winny być powiązane kanałami informacyjno-decyzyjnymi, zapewniającymi zarządzanie operacjami logistycznymi;
- do właściwego funkcjonowania struktur organizacyjnych operatora logistycznego niezbędne jest zapewnienie odpowiednio przygotowanych kadr, otwartych na postęp innowacyjny oraz spełniających warunki organizacji uczącej się.

Dla organizacji, zarządzania i realizacji kompleksowych usług logistycznych warunkiem sukcesu rynkowego i rozwoju działalności operatora logistycznego jest dysponowanie rozwiniętym systemem informacyjnym i dokumentacyjnym. Informacje towarzyszące procesowi logistycznemu w powiązaniu z dokumentacją (papierową i niepapierową) stanowią podstawę zarządzania tym procesem, spełniając potrzeby realizacji wszystkich funkcji zarządzania (planowanie, organizowanie, motywowanie, koordynacja i kontrola oraz analiza). W tym zakresie operator kompleksowej usługi logistycznej winien dysponować rozwiniętą i sprawną siecią informacyjną (intranet, ekstranet, Internet, inne sieci regionalne i globalne), spełniającą również warunek sieci inteligentnej, zapewniającej gromadzenie, ewidencję, przetwarzanie i transmisję informacji i dokumentacji. Ponadto sieć informacyjna i dokumentacyjna winna spełniać warunki sprawności, elastyczności, pewności i bezpieczeństwa, a system informacyjny winien zapewniać możliwość sporządzania i transmisji dokumentacji papierowej i niepapierowej.

2. Problemy bezpieczeństwa i ochrony w funkcjonowaniu logistycznych łańcuchów dostaw

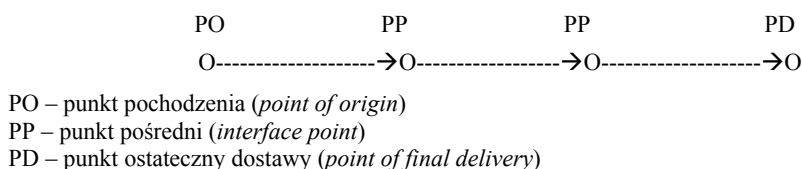
Rozwój zasięgu operacji logistycznych w skali międzynarodowej i globalnej oraz wynikających z tego struktur przestrzennych i czasowych w logistycznych łańcuchach dostaw wpłynął na wzrost złożoności procesów w nich zachodzących oraz struktur sieciowych i punktowych. Zwiększył się również poziom wielopodmiotowości w operacjach logistycznych oraz współdziałania tych podmiotów w realizacji zadań w ramach logistycznych łańcuchów dostaw. Rozległość przestrzenna operacji logistycznych wpłynęła na wzrost znaczenia tych składników logistycznych łańcuchów dostaw, które zapewniają przemieszczanie towarów i informacji w przestrzeni zgodnie z uwarunkowaniami struktur sieciowych i punktowych, przy

wykorzystaniu gałęzi transportu najlepiej służących przyjętym celom, z wykorzystaniem dostępnej infrastruktury oraz niezbędnej suprastruktury transportu.

W skali międzynarodowej wykształciły się trzy główne koncepcje modelowe logistycznych łańcuchów dostaw:

- lądowe logistyczne łańcuchy dostaw,
- lądowo-morskie logistyczne łańcuchy dostaw,
- lądowo-powietrzne logistyczne łańcuchy dostaw.

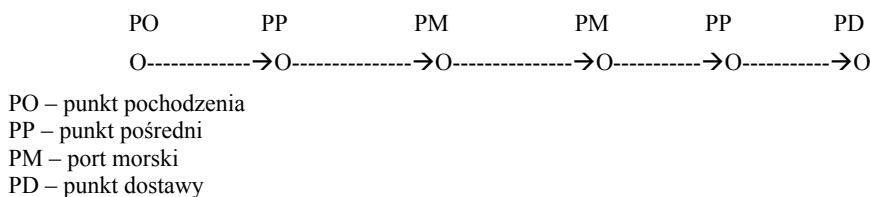
Lądowe logistyczne łańcuchy dostaw cechują się zastosowaniem w procesie przemieszczania towarów wyłącznie lądowych gałęzi transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego), w układzie organizacyjnym systemu transportu kombinowanego, intermodalnego lub multimodalnego z punktu pochodzenia towaru, przez punkty pośrednie do punktu ostatecznej dostawy. Zwykle jedna z gałęzi realizuje przemieszczenie w ogniwie głównym, a pozostałe pełnią funkcje dowozowo-odwozowe (zob. rys. 1).



Rys. 1. Lądowe logistyczne łańcuchy dostaw

Źródło: opracowanie własne.

Lądowo-morskie logistyczne łańcuchy dostaw cechują się zastosowaniem w procesie przemieszczenia towarów lądowych gałęzi transportu (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego) oraz transportu morskiego w układzie organizacyjnym systemu transportu kombinowanego, intermodalnego lub multimodalnego, z punktu pochodzenia towaru przez punkty pośrednie do punktu ostatecznej dostawy. Główne ogniwo przemieszczania realizuje transport morski, a pozostałe gałęzie pełnią funkcje dowozowo-odwozowe (zob. rys. 2).

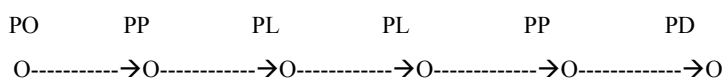


Rys. 2. Lądowo-morskie logistyczne łańcuchy dostaw

Źródło: opracowanie własne.

Lądowo-powietrzne logistyczne łańcuchy dostaw cechują się zastosowaniem w procesie przemieszczania towarów lądowych gałęzi transportu (drogowego, kolejowego) oraz transportu powietrznego (lotniczego) w układzie organizacyjnym sy-

stemu transportu kombinowanego, intermodalnego lub multimodalnego, z punktu pochodzenia towaru przez punkty pośrednie do punktu ostatecznej dostawy. Główne ogniwo przemieszczania realizuje transport powietrzny, a pozostałe gałęzie pełnią funkcje dowozowo-odwozowe (zob. rys. 3).



PO – punkt pochodzenia
PP – punkt pośredni
PL – punkt lotniczy
PD – punkt dostawy

Rys. 3. Lądowo-powietrzne logistyczne łańcuchy dostaw

Źródło: opracowanie własne.

W tak złożonych logistycznych łańcuchach dostaw strategicznego znaczenia nabiera zachowanie standardów jakościowych usług logistycznych, zarówno w zakresie standardów technicznych, technologicznych i organizacyjnych, jak również bezpieczeństwa i ochrony. Szczególne jest znaczenie bezpieczeństwa i ochrony w rozumieniu niebezpieczeństw wynikających z samego procesu przemieszczania w całym logistycznym łańcuchu dostawy od punktu pochodzenia do punktu dostawy, przez wszystkie składniki struktur sieciowych i punktowych.

Do końca XX w. oba terminy (*safety, security*) rozumiane były jako tożsame, a działania prowadzące do zachowania bezpieczeństwa i ochrony wiązały się głównie z niebezpieczeństwami wynikającymi z samego procesu przemieszczenia.

Usługi logistyczne realizowane w skali międzynarodowej i globalnej nie doczekały się dotychczas międzynarodowego uregulowania prawnego w drodze konwencji międzynarodowej, toteż do działalności tej odnoszą się wyłącznie regulacje prawa cywilnego. W tych warunkach kwestie bezpieczeństwa i ochrony w usługach logistycznych podejmowane były z wykorzystaniem gałęziowych regulacji międzynarodowych:

- w transporcie drogowym – konwencje CMR,
- w transporcie kolejowym – konwencje CIM,
- w transporcie wodnym śródlądowym – regulacje prawa cywilnego,
- w transporcie powietrznym – konwencja warszawska z 1929 r. z wieloma nowelizacjami oraz konwencja z Montrealu z 1999 r.,
- w transporcie morskim – konwencja SOLAS 1974 oraz Międzynarodowy Kodeks Zarządzania Bezpieczeństwem (IMO 1996, znany jako ISM Code).

Konwencje międzynarodowe obowiązujące w gałęziach transportu lądowego nie rozwiązują kwestii bezpieczeństwa w przewozach lądowych, pozostawiając je w uregulowaniach dotyczących obowiązków przewoźników. Regulacje odnoszące się do transportu powietrznego i morskiego wprowadzają rozwiązania dotyczące

zasad, procedur oraz zespołu działań i czynności określonych zarządzeniem bezpieczeństwem (*safety management*).

Wdrażanie systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie powietrznym spowodowało wprowadzenie określonych zasad, procedur oraz działań i czynności zapewniających bezpieczeństwo i ochronę w portach lotniczych (terminalach pasażerskich i towarowych), w przedsiębiorstwach transportu lotniczego oraz na statkach powietrznych. Odnosiło się to zarówno do działań organizacyjnych, jak i odpowiedniego przygotowania kadr zaplecza lądowego i kadr eksploatacyjnych (szkolenia, treningi specjalistyczne, ćwiczenia). System zarządzania w zakresie bezpieczeństwa i ochrony przyniósł znaczne efekty w podwyższaniu standardów bezpieczeństwa transportu powietrznego, wymuszające określone postawy, zachowanie i zasady postępowania na gałęziach transportu współdziałających w realizacji lądowo-powietrznych logistycznych łańcuchów dostaw, oddziałując tym samym na standardy bezpieczeństwa w całym łańcuchu dostaw.

Wdrażanie systemów zarządzania bezpieczeństwem w transporcie morskim na bazie IMO ISM Code 1996 spowodowało wprowadzenie określonych zasad, procedur, działań i czynności zapewniających bezpieczeństwo ochrony zarówno w portach morskich (terminalach pasażerskich i towarowych), jak i w przedsiębiorstwach transportu morskiego oraz na statkach morskich.

System zarządzania bezpieczeństwem i ochroną pozwolił na zapewnienie właściwych standardów bezpieczeństwa w transporcie powietrznym i morskim oraz rozwiązywanie problemów zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony wynikających z zagrożeń wewnętrznych (z właściwości tych gałęzi transportu), jak i zewnętrznych (ze współdziałania z wieloma partnerami współpracującymi w realizacji logistycznych łańcuchów dostaw). Zdolności adaptacyjne uczestników i realizatorów cząstkowych operacji logistycznych do warunków realizacji głównego ogniwa łańcucha logistycznego tworzyły sytuacje satysfakcjonujące, spełniające oczekiwania i potrzeby. Osiągnięty został stan równowagi w odniesieniu zarówno do warunków wewnętrznych, jak i zewnętrznych.

Cezurą weryfikującą ten układ równowagi stał się atak terrorystyczny na World Trade Center w dniu 11 września 2001 r., który ujawnił wiele słabości dotychczasowego systemu zarządzania bezpieczeństwem i ochrona – zarówno w układzie gałęziowym, jak i w układzie wielogałęziowych logistycznych łańcuchów dostaw.

3. Ochrona przed zagrożeniami zewnętrznymi w usługach logistycznych

Sytuacja, jaka wytworzyła się po spektakularnym ataku terrorystycznym na World Trade Center w Nowym Jorku ujawniła rangę i potencjalne skutki ataków organizowanych przez międzynarodowe grupy terrorystyczne, jak też innych możliwych zagrożeń odnoszących się nie tylko do obiektów na lądzie, na morzu i w powietrzu, ale również do swobodnego przepływu towarów, osób, usług i informa-

cji. Kwestie te odnoszą się do funkcjonowania logistycznych łańcuchów dostaw, jak też poszczególnych gałęzi transportu uczestniczących w przemieszczaniu towarów, osób i informacji, przynoszących straty i szkody, jak również zakłócających normalne funkcjonowanie łańcuchów dostaw i systemów transportowych.

Identyfikacja zewnętrznych zagrożeń pozwala na ich zestawienie. Zalicza się do nich:

- akty terroryzmu, które mogą być ukierunkowane na obiekty struktur punktowych i sieciowych logistycznych łańcuchów dostaw i składników systemów transportowych wykorzystywanych w przemieszczaniu towarów, osób, usług i informacji;
- akty piractwa, podejmowane i realizowane w odniesieniu do obiektów struktur punktowych i sieciowych, środków transportu lądowego (drogowego, kolejowego, wodnego śródlądowego), środków transportu powietrznego i morskiego;
- nielegalne akty polityczne, wynikające z lokalnych zaburzeń politycznych (wojny domowe, powstania, konflikty etniczne), których celem mogą być obiekty struktur punktowych i sieciowych oraz środków transportu różnych gałęzi;
- akty terroryzmu politycznego, ekonomicznego i inne nielegalne formy oddziaływania na swobodny przepływ towarów, osób, usług i informacji;
- akty terroryzmu ekologicznego, tworzące zagrożenia dla swobody przepływu towarów, osób i informacji;
- inne zagrożenia zewnętrzne.

Reakcja międzynarodowego środowiska na zaistniałe zagrożenia była zróżnicowana, zależnie od stopnia zorganizowania oraz możliwości przyjęcia zasad, procedur, metod i narzędzi, a także sposobów postępowania prowadzących do przejęcia kontroli nad patologicznymi zjawiskami i przeciwdziałania skutkom.

Podobnie jak w działaniach odnoszących się do zapewnienia bezpieczeństwa i ochrony, również w podjęciu działań na rzecz ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi inicjatywę przejęły środowiska najlepiej zorganizowane, których działalność została objęta wcześniej kontrolą organizacji międzynarodowych oraz międzynarodowych konwencji przyjętych pod ich auspicjami.

Już w końcu 2001 r. nowymi zasadami, procedurami i sposobami postępowania zostały objęte lądowo-powietrzne logistyczne łańcuchy dostaw: na podstawie konwencji warszawskiej i konwencji z Montrealu zostały wprowadzone nadzwyczaj surowe i rygorystyczne zasady odnoszące się do ochrony portów lotniczych zarówno w ruchu pasażerskim, jak i towarowym oraz zasady ochrony ruchu powietrznego łącznie z zastrzeżeniem zasad ochrony i kontroli ruchu w transporcie powietrznym. Przyjęte zasady, procedury i sposoby postępowania pozwoliły na przejęcie pełnej kontroli nad systemami ochrony: regulacji prawnych, organizacji środków technicznych w zakresie kontroli i monitoringu, ochrony antyterrorystycznej ruchu statków powietrznych oraz zwalczania wszelkich zagrożeń zewnętrznych. Proces ten trwa w sposób ciągły, prowadząc do przejęcia pełnej kontroli nad ochroną prze-

wozów osób, natomiast w przewozach towarowych podjęto inicjatywy dotyczące koordynacji, kontroli i monitoringu w ciągłym logistycznym łańcuchu dostaw w lądowo-powietrznym systemie przemieszczania.

W końcu 2002 r. zakończone zostały prace w ramach Międzynarodowej Organizacji Morskiej (IMO) nad przygotowaniem norm, form, procedur i organizacji działań dotyczących ochrony żeglugi morskiej i obiektów portowych. Przyjęty został pakiet regulacyjny dotyczący ochrony żeglugi morskiej i portów morskich, jako część międzynarodowej konwencji o bezpieczeństwie żeglugi SOLAS 1974, znanej powszechnie jako Międzynarodowy Kodeks Ochrony Żeglugi Morskiej i Portów Morskich (ISPS Code 2002). Działania IMO otrzymały wsparcie ze strony Komisji UE i Parlamentu Europejskiego jako działanie wzmacniające inicjatywy IMO w zakresie podwyższenia standardów ochrony żeglugi morskiej i portów morskich oraz wzmocnienia tej ochrony, przy uwzględnieniu interesów wszystkich uczestników lądowo-morskich logistycznych łańcuchów dostaw. Inicjatywy te pociągnęły za sobą działania organów rządowych oraz wszystkich podmiotów zaangażowanych w realizację przepływu osób, towarów, usług i informacji w relacjach lądowo-morskich, nakładając określone zadania na centralne organa administracji rządowej, administracji morskiej oraz organa samorządowe.

Przyjęcie określonych norm, form, zasad i procedur odnoszących się do ochrony żeglugi morskiej i portów morskich tworzy systemowe rozwiązanie zapewniające ochronę żeglugi morskiej i portów morskich przed zagrożeniami zewnętrznymi. System ten, mimo że zorientowany jest na rozwiązanie problemów transportu morskiego i portów morskich, pośrednio wpływa na pełne zapewnienie ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi przepływu towarów, osób, usług i informacji w lądowo-morskim łańcuchu dostaw.

Kwestiami nie w pełni rozwiązanymi w warunkach ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi są:

- lądowe systemy transportowe w ramach lądowych logistycznych łańcuchów dostaw, które stanowią obszar niewypracowanych zasad, norm, form i organizacyjnych reguł postępowania w zapewnieniu bezpieczeństwa i ochrony; kwestie te nie zostały w sposób właściwy podjęte i rozwinięte w odniesieniu do warunków uczestnictwa lądowych gałęzi transportu w realizacji usług logistycznych (transport drogowy, kolejowy i wodny śródlądowy wraz z rozwiązaniami odnoszącymi się do ich wykorzystania w realizacji przewozów lądowych: transportu kombinowanego, intermodalnego i multimodalnego);
- kompleksowe usługi logistyczne odnoszące się do obszarów działań logistycznych pokrytych regulacjami międzynarodowymi dotyczącymi ochrony przed zagrożeniami zewnętrznymi (lądowo-powietrzne logistyczne łańcuchy dostaw oraz lądowo-morskie logistyczne łańcuchy dostaw), jak również obszarów działań logistycznych niepokrytych regulacjami międzynarodowymi.

4. Wnioski i rekomendacje

Uwzględniając przedstawione interpretacje i analizy odnoszące się do bezpieczeństwa i ochrony w usługach logistycznych, można przedstawić następujące wnioski i rekomendacje:

- zaprezentowane kwestie bezpieczeństwa i ochrony w usługach logistycznych wskazują potrzebę kompleksowego spojrzenia, analiz i ocen wiążących się z warunkami wewnętrznymi i zewnętrznymi realizacji usług logistycznych;
- warunki wewnętrzne realizacji usług logistycznych tworzą zespół warunków niepewności i ryzyka, które są możliwe do rozwiązania przez podmioty zaangażowane w realizację usług logistycznych, przy uwzględnieniu koncepcji zarządzania ryzykiem w działalności logistycznej;
- warunki zewnętrzne realizacji usług logistycznych tworzą zespół warunków niepewności i ryzyka, które są możliwe do realizacji zarówno przez podział zaangażowania w realizację usług logistycznych, jak i przez podziały zewnętrzne pośrednio lub bezpośrednio zaangażowane w realizację usług logistycznych;
- o ile kwestie bezpieczeństwa i ochrony są podejmowane i realizowane przez podmioty najbardziej zainteresowane (żegluga morska i porty morskie, żegluga powietrzna i porty lotnicze), o tyle ich skutki odnoszą się do szerszego kontekstu podmiotów gospodarczych zaangażowanych w realizację usług logistycznych;
- istnieje potrzeba sformułowań regulacyjnych odnoszących się do warunków i zasad realizacji kompleksowych usług logistycznych w skali międzynarodowej i globalnej, regulujących m.in. kwestie bezpieczeństwa i ochrony w usługach logistycznych.

Literatura

Kubicki J., Urbanyi-Popiołek I., Miklińska J., *Transport międzynarodowy i multimodalne systemy transportowe*, Wydawnictwo WSM, Gdynia 2002.

Kubicki J., Kuriata A., *Problemy logistyczne w modelowaniu łańcuchów transportowych*, Wydawnictwo KiŁ, Warszawa 2002.

Ochrona żeglugi i portów morskich w świetle uregulowań Międzynarodowej Organizacji Morskiej i Unii Europejskiej: Raport dla Ministerstwa Infrastruktury, zespół pod kierunkiem J. Kubickiego, grudzień 2007.

Podręcznik spedytora, red. D. Marciniak-Neider, J. Neider, Polska Izba Spedycji i Logistyki, Gdynia 2002.

Usługi logistyczne, red. W. Rydzkowski, Instytut Logistyki i Magazynowania, Poznań 2004.

SAFETY AND PROTECTION IN LOGISTIC SERVICES

Summary

The development of the role, rank and importance of logistic services in the flows of goods, services and information within the economic activities in the regional, international and global scales created the base for new concepts of application of logistic and realisational concepts of logistic services. Spatial and time structure developments in logistic operations resulted in the growth of complexity of logistic supply chains, the multi subject structures of logistic operations and the changes in internal and external conditions of conducting of logistic services.

Within the factors of competitiveness of logistic services the crucial role is for quality ones, with special reference to the safety of delivery and the security of delivery. Lacking international regulations related to standards of logistic services and complex logistic services resulted in different understanding of the duties of logistic operators and the safety and the security of delivery processes.

These delivery chains which are conducted under existing international regulations (land-sea logistic delivery chains and land-air logistic delivery chains), found their solutions related to the safety and security obligations.

These logistic delivery chains which didn't find their international regulatory basis (land logistic delivery chains in the systems of intermodal and multimodal nature) may meet serious problems in adaptation to the requirements of the safety and security in logistic operations. The paper presents the problems of adaptation of logistic operations in the land areas of operations, considering potential and existing possibilities to solve the questions of safety of logistic chains (safety management in logistic delivery chains), as well as security of logistic chains (implementation of the security systems in logistic operations).