



## TAPA\* évzáró konferencia Budapesten

*Biztonsági- és logisztikai csúcsvezetők találkozója*

**KÖZÉPPONTBAN AZ ÁRUBIZTONSÁG**

*Sajnos a valós helyzet sokkal rosszabb, mint azt elsőre gondolnánk, bár a rakományok, a bolti készletek vagy a termelőüzemek és raktáraik árukészleteinek megdézsmálása, kisebb-nagyobb mennyiségű termékek ellopása régi téma és probléma. A globalizáció, az áruk szabad áramlása és a közelmúlt politikai, gazdasági, társadalmi átrendeződései – ideértve a már csak földrajzi határokkal rendelkező, kibővített Európai Uniót is – úgy tűnik, egyben meggyorsította, megkönnyítette a lopásokra, rablásokra és az áruk illegális forgalmazásra szakosodott bűnözői csoportok tevékenységét is. Az évente okozott kár mértéke már nemcsak nemzetgazdászok, de mindent összevetve világgazdasági szinten is igen tetemes. Ennek minimalizálására tett nemzetközi erőfeszítések egyik része volt a 230 résztvevővel megtartott budapesti konferencia is, szakmai eszmecesteréssel, újabb műszaki megoldások bemutatásával együtt.*

### ÉVEZREDES VESZÉLY

A kereskedelmi áruk szállítás közben mindig is rablótámadásoknak voltak kitéve, gondoljunk csak vissza a selyemúton közlekedő karavánokra, amelyek az éjszakákat igyekeztek úgynevezett karavánszerzőkben tölteni, többek közt az áruk védelme érdekében.

A világ felfedezésével és a távoli földrészekről hozott árukra pár száz éven át a tengeri kalózok jelentettek potenciális veszélyt és néha még napjainkban is.

2008-ban Európa, Közel-Kelet és Afrika régióban 3756 szállítmányok elleni incidens történt (10-11 eset naponta!) amelyek során 170,6 millió euró értékű áru esett áldozatul. A gazdasági válság hatására ezek a számok csak tovább emelkedtek. A fenti számokban azonban csak a nemzetközi viszonylatú, gyakran a teljes rakományra irányuló esetek vannak benne, a helyi, dézsmálás jellegű vagy raktárakból apránként eltűnő árumennyiségek nem szerepelnek! A támadások és dézsmálások szinte kivétel nélkül minden áruféleséget érintenek, mondhatni a pelenkától kezdve az acéllemezig, de az italok, cigaretta, elektronikai cikkek, gyógyszerek a fokozottan veszélyeztetett kategóriába tartoznak, majd a ruházat, cipők és élelmiszerek következnek.

A legveszélyeztetettebb szállítási mód a közúti áruszállítás, a legdrágább és legbiztonságosabb a légi szállítás, de csak addig, amíg az áru a levegőben van.

A bűnözői csoportok egyre agresszívabbá válnak, a legveszélyesebb ország az Egyesült Királyság, a legkevésbé veszélyes hely Spanyolország jelenleg.

A kereskedelemben tapasztalható árnövekedések sajnos részben a támadásoknak tudhatóak be, hiszen az elrabolt áruk értékét a gyártó igyekszik a vevőkön behajtani, mivel az elrabolt áruk illegális hálózatokban kerülnek értékesítésre, így abból sem a gyártónak, sem az államnak (áfa-bevétel), sem a kereskedőnek (árres) nem lesz haszna. A veszélyeztetett áruk megfelelő védelme, jellegűktől függően, 50-100 százalék többletköltséggel járhat, a többi áruhoz képest, s valakiknek ezt a költséget is állnia kell!

A lopásokhoz persze nem feltétlenül kell kamionokat megtámadni, adminisztratív bűnözésben sincs hiány, amelyek felderítése jóval nehezebb és hosszadalmasabb. A megelőzésben változatlanul szerepe van a járőrözésnek vagy a nem őrzött parkolók bekamerázásának is. A távriasztás hiányát jól mutatja egy lengyel kamion esete, amelyről éjszaka egyszerűen 9 raklap csokoládét rakták át a bűnözők egy másik te-

hergépocsira, ami azért időigényes és zajos művelet.

### A TAPA ÉS CÉLJAI

A TAPA (Transported Asset Protection Association – Szállítmányozott Vagyontárgyak Védészövetsége) multinacionális gyártók, logisztikai ügynökségek teherfuvarozó cégek, bűnüldöző szervek, valamint egyéb külső érdekcsoportok egyedülálló szakmai szervezete és fóruma.

1997-ben alapították, 37 taggal, ma több mint 600 tagot tömörítő egyesület célja a nemzetközi ellátási láncokon elszervezett veszteségek csökkentése, megelőzése. A TAPA ma már a fent említett európai, közkeleti és afrikai területeken túl már Ázsiában és Észak-Amerikában is jelen van egyre bővülő tagsága révén. A szervezet tagjai közé tartozó vállalatok éves forgalma meghaladja a 900 milliárd dollárt. A tagok érdekeinek megfelelően a gazdasági-, logisztikai-, és biztonsági vezetők, valamint döntéshozók közösen keresik a megoldásokat, a szállítmányozással kapcsolatos bűnözés egyre nagyobb kihívásaira.

A különböző konferenciákon a TAPA tagjai

\*TAPA – Transported Asset Protection Association – Szállítmányozott Vagyontárgyak Védészövetsége

megosztják egymással tapasztalataikat és olyan közös módszereket dolgoznak ki, amelyekkel hatékonyabban lehet felvenni, megakadályozni, megelőzni a bűncselekményeket. Ebben kiemelt szerepe van olyan eszközöknek, mint például az Incidens Információs Szolgálat vagy az átfogó szállítmányozási büntérkép. Továbbá, a szervezet szoros kapcsolatban van a nemzetközi bűnüldöző szervekkel, ezáltal még eredményesebben veheti fel a harcot a szállítmányozási bűncselekmények elkövetőivel.

A konferenciák helyszínén rendre kisebb kiállításokon mutatják be a különböző tagvállalatok, a legújabb árubiztonsági megoldásait, amelyek fejlesztésénél szintén versenyfutás van a bűnözőkkel. Ha a támadás nem is védhető ki, de az áru hatékony védelme, a lopás megghiúsítása már egy pozitív eredmény, beleértve a hatóságok azonnali riasztását támadáskor, ami a pontos helymeghatározással együtt, akár sikeres elfogással, bűnözői csoportok felgöngyölítésével is járhat. A közös törekvést mi sem jelzi jobban, mint az, hogy 2010 folyamán 32 új taggal bővült a szervezet. Az esetek növekvő számát, a gazdasági válsággal, a növekvő munkanélküliséggel és bevándorlással is összefüggésbe hozható.

## A KONFERENCIA ELŐADÓI ÉS TÉMÁI

■ **Thorsten Neumann**, a TAPA elnöke bevezetőjében ismertette a konferencia célját, célkitűzéseit, a tagok együttműködésének fontosságát. A rakományok hatékony védelme hamar megterülő befektetés, de globális törekvésnek kell lennie. Az áruk szempontjából a szállítás folyamata és a rakodás művelete a legkockázatosabb.

A szervezet feladatai között van a tanácsadás, a védelmi megoldások-, és új szabványok kidolgozása is. A tagoktól ez évben összesen 164 javaslat érkezett világszerte, különböző változtatásokkal kapcsolatban, hiszen folyamatosan alkalmazkodni kell a kihívásokhoz, tökéletesíteni a módszereket és közben változnak a bűncselekmények jellegei és területi megoszlásai.

Azonban egyértelműen leszögezhető, hogy

a lehető legjobb megoldás, a kettős védelem, erős mechanikai- vagy egyértelmű illetéktelen hozzáférést tanúsító, nem manipulálható védelem (például különleges zárszalagok) és a szállítmányok folyamatos nyomon követése.

■ **Dudás Éva** kapitány, a Magyar Rendőrség részéről, a rendőrségnek, az árumozgások terén betöltött, védelmi- és ellenőrző szerepét ismertette. Ebben fontos szerepe van az Eurpol és Interpol kapcsolatnak.



2009-ben 52 hazai eset jutott csak a rendőrség tudomására, a fuvarozók jelentős része nem jelenti az eseményt. Magyarországi sajátosság, hogy minden áru veszélyben van, pelenka- és mosópor szállítmányt is ért már rablótámadás.

■ **Urbán Zoltán**, a Csongrád Megyei Rendőrkapitányságtól rámutatott Magyarországon az azonnali földrajzi adottságára, hogy hét országgal határos és a határok túlnyomó része már szabadon átjárható, ami sajnos nemcsak a tiszte-



séges állampolgárok szabad mozgásának kedvez. Csongrád megyénél pedig hármashatár is található. Magyarország a történelem során mindig is fontos tranzitútvonal volt és ma is az, Nyugat-Európa, a Balkán-félsziget, valamint a Közel-Kelet vonatkozásában. A rablásoknál nagyon fontos a hatékony felderítés, oda kell figyelni a fuvarozónak is, ha valahol gyanúsán sokáig áll a jármű, valamiért leahagyja az optimális útvonalat vagy a rakodás tart képtelenül sokáig. Volt már rá példa, hogy a hazai megszervezett rablást külföldi esetként tüntették fel a hatóságok felé. Gyakran a gépkocsivezetők is résztvevői az eseményeknek, s ez mindenképpen szomorú tény.

■ **Emilio Veron** rendőrkapitány, a spanyolországi helyzetet ismertette, ami lassú, de folyamatos csökkenést mutat a szállítmányok elleni támadások terén. Ugyanakkor a támadások sajnos jól szervezettek, 4-8 fős



csoportok hajtják végre, többjárművel. A kamionokat jellemzően színlelt útépítési munkálatokkal vagy színlelt balesettel készítetik megállásra. Természetesen ez a módszer

sem a forgalmas autópályákra, hanem a csendes vidéki országutakra jellemző. A parkolóban is történnek rablások, de az összes esetszám mindent összevetve kedvező az Európai Unión belül. Ettől függetlenül Spanyolországban is megkezdődött az őrzött parkolók kiépítése, továbbá kiváló az együttműködés a különböző szervezetek között, amelyek tevékenységei az árubiztonságra irányulnak. Az Európai Unió sok ezer kamionparkolójából mindössze 200 az őrzött, de ezt a számot 800-ra kívánják növelni.

Az értékeesebb szállítmányokat Észak-Amerikához hasonlóan már csak masszív, szárazarús, dobozos félpótkocsikban vagy felépítményekben továbbítják. A zárszerkezet kizárólag elektronikus biztosítású, ebben az esetben a nyitási kódot a gépkocsivezetővel csak a megérkezés előtt 10-15 perccel közlik. Az időközbeni esetleges nyitási kísérletet a rendszer azonnal jelzi, a fuvarszervező számára.

Ezen pótkocsik bár kicsivel drágábbak és nehezebbek, mint egy ponyvás, de nagyobb értékű, ugyanakkor könnyű áruknál (például értékes ruhaneműk, műszaki cikkek) esetében ez hamar megtérül.

■ **Luca Urcioui**, a svédországi Lund Egyetem, termelési- és logisztikai tagozatáról, a hatékony védelmi megoldások és költséghatékonyosság összefüggéseit, ellentéteit vázolta fel előadásban. Meg kell találni az áruk kockázati tényezői-



nek megfelelő védelmi rendszert, ennek része a rizikóelemzés. A raktárak „tűbiztosítása” például hosszú távon felesleges és nem kifizetődő. Azonban minden területen meg kell találni a biztonsági költségek fedezésének módját és beépíteni a teljes szállítási láncba kapcsolatos költségek



## TAPA évről évre konferencia Budapesten

☞ közé. Ellenben hatékony megelőzéssel ezek a költségek számottevően csökkenthetők. A rakományok hatékony védelme, hosszú távon szintén számottevő költségcsökkentést hozhat.

Napjainkban Európa-szerte is egyre gyakoribb a terrorfenyegetettség, ennek kapcsán külön felhívta a veszélyes, ADR-es áruk védelmére a figyelmet, hiszen ezeknél a rakományoknál a káreset eltörpül egy esetleges merényletre való felhasználás rizikójához képest!

■ **Stuart Byrne**, az Eurowatch képviselője a konvojban történő szállítás előnyeit, hátrányait vonultatja fel, amely leggyakrabban katonai utánpótlásokra és segélyszállítmányokra jellemző. A hétköznapi árumozgásnál hátrány, hogy figyelemfelkeltő, nehéz megszervezni a különböző célállomások miatt, az esetleges vé-



delmi kíséret bár hatékony és elrettentő, ugyanakkor nagyon költséges. Fokozottan veszélyes területeken (zavargások, háborús övezetek) azonban jellemzően nincs más megoldás. Egy esetleges baleset vagy műszaki hiba azonban felboríthatja a rendet, mi lesz a sérült és lemaradt járművel?! A konvojban történő szállítás mellett nagyon fontos biztonsági tényezőként említette a GPS alapú nyomkövetést és riasztást, főleg az észrevétlen, egy pánikgombbal működésbe hozható megoldást. Azonban lényeges kérdés, hogy a riasztástól számítva mennyi időn belül ér a helyszínre például a rendőrség.

A kombinált fuvarozás szintén előnyökkel jár, hiszen egy Ro-ro hajón vagy Ro-La vonaton is jóval nagyobb biztonságban van egy kamion, mint egy parkolóban.

### MŰSZAKI ÉS SZEMÉLYI FELTÉTELEK

A rakományok hatékony védelme érdekében már a legkülönfélébb technikai megoldások születtek, de 100 százalékos védelem soha nem lesz. A nyomkövetés és jeladás kapcsán sokan valószínűleg csak a

vonatába épített eszközökre gondolnak, azonban teljesen más a helyzet a cserepótkocsis, csereszekrényes rendszerben vagy bérpótkocsik esetében. Itt a pótkocsit, csereszekrényt kell ellátni első sorban védelemmel, persze nem hátrány a kettős megoldás sem, ráadásul ezeknek alagutakban, völgyekben is kifogástalanul működniük kell. A pótkocsik egységei egyszerűen csak csendben, e-mail vagy SMS formájában közlik az eseményeket, legyen az nyitási kísérlet, vagy az előírtól magasabb raktérhőmérséklet.

A rakományok védelméhez nemcsak technikai, hanem alkalmazotti háttér is szükséges. A biztonságtechnikai szakértők és oktatók kiképzése is megoldott, amit a TAPA 9 országban, 14 helyen végez. 2009-ben 210 személy vett részt ezeken a képzéseken.

A gépkocsivezetők részéről mérőoldkőnek számít a két évvel ezelőtti magyar kezdeményezésre létrehozott DIDb (Driver Identification Database – Gépkocsivezetők Személyazonossági Adatbázisa), amelybe csak a megbízható gépkocsivezetők kerülhetnek be, 300 pont elérése után. A pontokat a munkáltató vezeti fel a rendszerbe,



1–2. A svéd DataChassi észrevétlen ultrahangos pótkocsivédelmi rendszere. Az oldalfényekben villogó piros LED-ek jelzik a bekapcsolt állapotot. Ha valaki például 30 vagy 60 másodpercnél tovább „bóklászik”, kevesebb mint 50 centiméterre a pótkocsi körül, a rendszer SMS riasztást küld a gépkocsivezetőnek és a fuvarozónak.

3. A hazai WebEye járműkövető-rendszert bemutató kamionmodell

4. Vonószem és királycsapvédelem





1. *Egység rakományok dézsmálás elleni védelme*  
 2. *Elektronikus kódos reteszelő-szerkezetek acélhuzalos biztosításhoz, raktér- vagy konténerajtókhoz*  
 3-4. *Elektronikus kóddal oldható, elektromágneses zárszerkezetek, különféle raktérajtókhoz Angliából. Az előre beprogramozott nyitókódot a gépkocsivezetővel csak a megérkezés előtti percekben közli*



minden egyes káreseménymentes helyi (áruterítő) és belföldi fuvarért 2 pont jár, nemzetközi viszonylatban 3 pont, míg nemzetközi értékes fuvarért 4 pont jár. Amelyik gépkocsivezető 300 pontot vagy még többet összegyűjtött, az bekerül a valóban megbízható kategóriába, így munkaerőpiaci értékük és keresettségük is megnő. Akik pedig egyértelműen felelősek egy káreseményért – természetesen a káresemény nagyságától és jellegétől függően – azok időszakos felfüggesztésre kerülnek a nyilvántartásban, vagy végleges kizárásra. Ez utóbbi esetben kicsi az esély, hogy valamikor újra gépkocsivezetőként tudnak tovább dolgozni, legalábbis értékes áruk fuvarozása terén.

A rendszer létrehozása, a becsülettel dolgozó gépkocsivezetők munkaerőpiaci helyzetét erősíti, mivel az elmúlt években erőteljes sofőrhiány volt, a létszám feltöltése pedig a szakma erőteljes felhígulását is magával hozta. A rendszerben jelenleg (a konferencia napján) 2300 gépkocsivezető szerepelt.

A fogadtatás mind a munkaadók, mind a munkavállalók részéről pozitív. 2008-ban

havonta átlagosan 55, 2009-ben már 60, míg 2010-ben már 130 fő került be a megbízható kategóriába. Dicséretes, hogy a teljes létszámból 2062 fő magyar, továbbá 85 román, 40 szlovák gépkocsivezetőt regisztráltak, a többiek nemzetiség szerinti megoszlása nagyon vegyes.

### A GENGSZTEREK NYOMÁBAN

A hollandiai központú FreightWatch cég egy teljesen új árukövető-rendszert dolgozott ki és tartósan teszteli már az USA-ban, Mexikóban, Írországban, az Egyesült Királyságban, Hollandiában, Brazíliában és Ausztráliában. A mini mobiltelefon méretű készülékek kiválóan ellenállnak a környezeti behatásoknak (hőmérséklet, ütés, rázkódás stb.) és ráadásul a rakományba elrejtethető, becsomagolható. Ez azért lényeges, mert a hatóságok már gyakran csak a kifosztott járművet találják meg, a rakományt vagy annak egy részét már csak ritkán. A miniatűr készülék azonban már egyetlen raklap vagy a készüléket rejtő egyetlen doboz áru ellopásakor is képes lehet elvezetni, a tolvajok rejtekhelyére. A megszokott GPS alapú, járműkövetőkkel szemben itt a GSM alapú

nyomkövetéshez elegendő egyetlen mobiltelefon-adótorony is, nem szükséges 2-3 műhold rálátása a rendszerre, fém konténe- rekből is megbízható jeleket ad, alagutak- ban is működik és szinte lehetetlen leárnyé- kolni, mert ehhez az egész pótkocsit be kel- lene „csomagolni”. Működéséhez, alkalm- zásához elegendő a már kiépült és általá- nosan elterjedt mobiltelefon-hálózat, ezért az egységes, EU-szintű alkalmazása sem okozna gondot. Azonban van néhány hát- ránya is: a készülékek akkumulátorát fel kell tölteni, meg kell oldani a kellő darab- számú készülékek forgását a logisztikai rendszerben és a GPS-szel szemben, az azonnali helymeghatározási lehetőség a szokásos körülbelül 80-150 méter helyett, 1,5-3 kilométer. A pontos megtalálás már több percet vesz igénybe.

\*

Ezzel végére értünk az aktuális témáknak és kérdéseknek a szállítmányok védelmé- vel kapcsolatban. A konferencia szünete- i- ben mindenki közelről megismerkedhetett a kiállítók, legújabb megoldásait felvonul- tatott megoldásokkal.

Kiss