

DYNAMICZNE ZMIANY DEMOGRAFICZNE ŹRÓDŁEM RYZYKA W PROCESACH TRANSPORTOWYCH

**Małgorzata DENDERA – GRUSZKA, Ewa KULIŃSKA,
Lilianna WOJTYNEK, Dariusz MASŁOWSKI**

Streszczenie: W artykule przedstawiono współczesne źródła ryzyka, odnosząc je do procesów transportowych, charakteryzujących się wysokim stopniem ryzyka. Większość czynników ryzyka nie zależy bowiem od operatora środków transportu, lecz od pozostałych uczestników ruchu: drogowego, kolejowego czy lotniczego oraz warunków atmosferycznych. W procesach transportowych zauważa się nowe źródła ryzyka, stanowiące w chwili obecnej problem globalny. Istnieje ścisły związek pomiędzy dynamicznymi zmianami demograficznymi, określanymi jako „kryzys migracyjny”, a zagrożeniami w procesach transportowych. Wzmożony w ostatnich latach napływ ludności z Afryki i krajów Bliskiego Wschodu, spowodował pojawienie się nowych, nieznanych dotąd zagrożeń. Celem artykułu jest przedstawienie nowych źródeł ryzyka, na podstawie informacji uzyskanych w rozmowie z przedstawicielami firm spedycyjnych.

Słowa kluczowe: proces transportowy, zagrożenie, ryzyko procesów transportowych, kryzys migracyjny

1. Istota zmian demograficznych

Jednym z kluczowych problemów współczesnego świata są zmiany demograficzne, które wpływają silnie na globalną sytuację gospodarczą. Z przyrostem naturalnym powiązany jest w sposób bezpośredni postęp cywilizacyjny oraz zarysowujące się tendencje wzrostowe w procesach konsumpcji. Czynniki te doprowadzają w konsekwencji do coraz większych niekorzystnych i nieodwracalnych zmian, odnoszących się do dysproporcji ekonomicznych i rozwojowych w obrębie danego społeczeństwa [1]. Zmiany w populacji związane są z rozwojem przemysłu, rolnictwa, transportu, prowadząc do wyczerpywania się zasobów naturalnych. Odzwierciedlone są one w badaniach ekonomicznych, statystycznych, medycznych, socjologicznych, psychologicznych [2, 3]. Pomimo ciągłego przyrostu naturalnego odnotowywanego w skali światowej, takie rejony świata, jak: Europa, Azja Wschodnia oraz Australia odnotowują spadek liczby narodzin. Zjawiskiem typowym dla krajów rozwiniętych i uprzemysłowionych staje się obniżenie poziomu dzietności. Degresję liczby narodzin obserwuje się także w krajach arabskich i w świecie muzułmańskim. W Algierii, Turcji oraz Libanie regresja liczby dzietności wynosiła od 65% do 53,5% w skali 30 lat. Celowe działania rządów Chin i Indii również spowodowały spadek liczby urodzeń [3].

Największe zmiany w liczbie ludności zaszły w ciągu ostatnich kilkudziesięciu lat. Tuż po zakończeniu II wojny światowej zaludnienie na Ziemi wzrosło o ponad 4 mld. W ciągu tych kilkudziesięciu lat przyrost populacji był znacznie większy niż w całej historii cywilizacji [2]. W tabeli 1 przedstawiono dane dotyczące przyrostu naturalnego w okresie od 400 r. p.n.e. do roku 2000 n. e.

Tab. 1. Liczba ludności na świecie w latach 400 p.n.e. – 2000 [w mln.]

Region	400 p.n.e.	0	500	1000	1500	1800	1900	2000
Azja	94	148	120	155	243	646	902	3 631
Europa	32	43	41	43	84	195	422	782
Afryka	17	14	22	32	81	97	118	770
Ameryka Pn.	1	2	2	2	3	5	90	307
Ameryka Płd.	7	10	13	16	39	19	75	512
Oceania	1	1	1	1	3	2	6	30
Ludność światowa	152	238	199	249	453	964	1 613	6 032

Źródło: [2, 4]

Na podstawie danych przedstawionych w tabeli 1, można wnioskować, że największy wzrost ludności przypadł na wiek XIX i XX. Na taki stan rzeczy wpłynęły różne czynniki, w tym przede wszystkim: rozwój medycyny, większa dbałość o higienę osobistą społeczeństwa, poprawa warunków bytowych oraz podniesienie poziomu wykształcenia ludzi. Po II wojnie światowej, postęp medycyny oraz rozwój przemysłu przyczynił się m.in. do stosowania na szeroką skalę chemikaliów owadobójczych, co w konsekwencji przelożyło się na znaczny spadek chorób zakaźnych oraz przyczyniło się do bezwzględnego zmniejszenia liczby zgonów. Czynniki te miały bezpośredni wpływ na wzrost populacji w skali światowej.

Według danych zawartych w raporcie ONZ *"World Population Prospect"* szacuje się, że do roku 2050 liczba ludności wzrośnie do 9,3 mld ludzi. Skala trwających przemian demograficznych przedstawia tabela 2.

Tab. 2. Prognoza liczby ludności [w tys.]

Region	2011	2050	2100
Prognoza stała			
Azja	4 207	5 908	9 530
Europa	739	672	482
Afryka	1 046	2 997	14 959
Ameryka Pn.	348	444	512
Ameryka Płd.	597	863	1252
Oceania	37	60	110
Ludność światowa	6 974	10 943	26 844

Źródło: [2]

Analizując dane przedstawione w tabeli 2 można domniemywać, że w roku 2100 Ziemię zamieszkiwać będzie ok. 26,8 mld ludzi.

2. Współczesne przemiany demograficzne

Obecne prognozy pokazują, że największy wzrost ludności będzie odnotowywany w krajach najsłabiej rozwiniętych, takich jak: Zjednoczona Republika Tanzanii, Uganda, Etiopia, Demokratyczna Republika Konga, Bangladesz, Zambia, Sudan i Niger oraz Indie i Chiny [2].

Kwestią istotną są zmiany liczby ludności w wieku produkcyjnym oraz poprodukcyjnym. Zmiany najbardziej odczuwalne dla przedsiębiorstw i gospodarki krajowej dotyczą przemian w krajach rozwiniętych i w Europie. Według danych statystycznych oraz szacunkowych prognoz, przeważająca liczba ludności Europy w roku 2050 będzie w wieku nieprodukcyjnym oraz poprodukcyjnego. Nastąpi znaczący wzrost obciążenia demograficznego. Rozwój gospodarczy kraju jest ściśle powiązany z wiekiem społeczeństwa. Ludzie w różnym wieku definiują odmienne potrzeby ekonomiczne. Powiększające się różnice wiekowe w społeczeństwach prowadzą nie tylko do niekorzystnych zmian gospodarczych oraz w zakresie konkurencyjności, a także do zapewnienia coraz większej liczbie osób w wieku poprodukcyjnym świadczeń emerytalnych, należnej im opieki zdrowotnej wraz z ewentualnymi świadczeniami pielęgnacyjnymi [3].

Szczegółowe dane szacunkowe co do liczby ludności w poszczególnych krajach przedstawia tabela 3.

Tab. 3. Dane demograficzne w wybranych państwach

Państwo	Liczba ludności [tys.]				Współczynnik dzietności	Osoby 65+
	2005	2010	2015	2050	2014	2007
Dania	5 431	5 545	5 678	5 851	1,74	13,50
Francja	60 469	62 918	64 395	69 116	2,10	14,30
Niemcy	82 689	81 757	81 198	78 765	1,43	17,50
Holandia	16 299	16 615	16 940	17 139	1,79	12,70
Polska	38 530	38 517	38 006	31 916	1,35	13,40
Szwecja	9 041	9 378	9 747	10 054	1,88	15,3
Norwegia	4 620	4 889	5 137	5 435	1,86	13,0
Wielka Bryt.	59 668	62 759	64 875	67 143	1,91	14,2
Włochy	58 093	59 277	60 796	50 912	1,43	17,6
USA	298 213	309 347	321 419	394 976	2,01	12,4
Rosja	143 202	142 849	143 507	111 752	1,64	12,3
Indie	1 103 371	1 182 105	1 213 370	1 592 704	2,51	4,8
Chiny	1 315 844	1 337 700	1 371 220	1 392 307	1,56	9,2
Japonia	128 085	128 070	126 958	112 100	1,41	20,6
Australia	20 155	22 032	23 778	27 970	1,78	13,2
Singapur	4 326	5 077	5 535	5 213	0,93	-
Tajlandia	64 233	67 312	68 610	74 594	1,52	-
Algieria	32 854	35 978	39 963	49 500	2,76	-
Liban	3 577	3 627	39 46	4 702	1,75	-
Turcja	73 193	73142	78 559	101 208	2,08	5,9
Iran	69 515	74 340	78 773	101 944	1,86	-
Irak	28 807	32 211	36 659	63 639	3,41	-

Izrael	6 725	7 624	8 612	10 403	2,62	-
Arabia Saudyjska	24 573	27 563	31 016	49 464	2,17	-
Afganistan	29 863	24 486	26 557	97 324	5,43	-
Niger	13 957	15 204	19 125	50 156	6,89	-
Egipt	74 033	78 685	88 958	125 916	2,87	-
Etiopia	77 431	79 634	90 075	170 190	5,23	-
Botswana	1 765	1 823	2 195	1 658	2,37	-
Kenia	34 256	40 406	45 509	83 073	3,54	-
Uganda	28 816	31 785	36 761	126 950	5,97	-
Brazylia	186 405	195 498	204 451	253 105	1,80	6,2

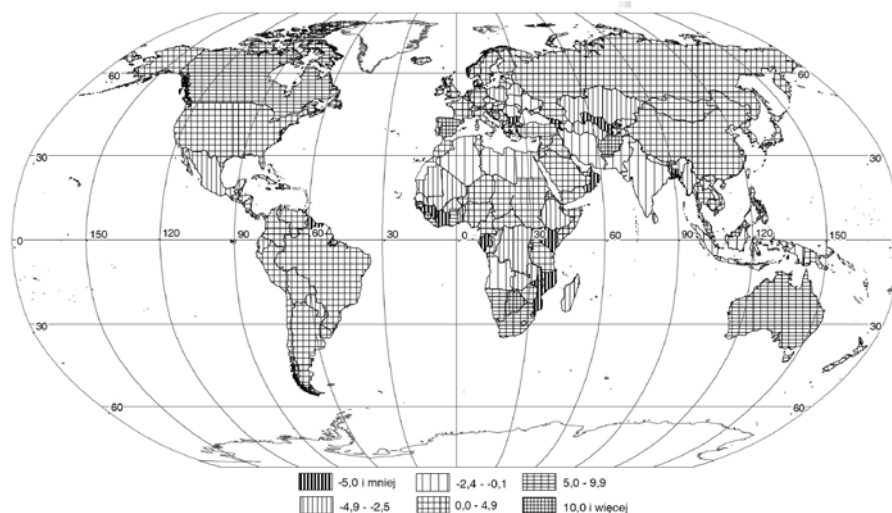
Źródło: [3, 5, 6]

Dogłębne analizy demograficzne ukazują, że nie odnotowano do tej pory przypadku, w którym kraj osiągnąłby rozwój gospodarczy przy stagnacji demograficznej. Wzrost PKB danego kraju, jest silnie uzależniony od liczby populacji. Przewaga osób w wieku poprodukcyjnym naraża państwo na dodatkowe wyzwania dotyczące zabezpieczenia społecznego. W latach 2000 – 2050, aż 7 % wydatków, przeznaczona będzie na potrzeby osób w wieku 65 lat wzwyż. Obecnie rola państwa opiera się na motywowaniu społeczeństwa do posiadania potomstwa [3].

Dla współczesnych rządzących problem demografii staje się priorytetem. Rozwój medycyny przyczynił się do wydłużenia życia, jednak ten pozytywny aspekt ludzkiej egzystencji nie równa się z wydłużeniem okresu aktywności zawodowej, a nawet cechuje się spadkiem mobilności zawodowej ludzi po 50 roku życia. Pomijając fakt, że aktywizacja zawodowa osób zaczyna się między 25, a 30 rokiem życia, to czas faktycznego czasu pracy wynosi średnio ok. 30 lat. Rządzący oprócz wprowadzania szeroko rozumianej polityki prorodzinnej, sukcesywnie wdrażają strategie zagospodarowania zasobów ludzkich, a w szczególności braków kadrowych na rynku pracy.

3. Migracje

Aktywnym elementem przeciwdziałania stagnacji demograficznej są międzynarodowe migracje ludzi. Migracja według słownika języka polskiego oznacza „*masowe przemieszczanie się ludności, zwykle w poszukiwaniu lepszych warunków życia*” [7]. Wpływ na migracje ludności mają takie czynniki, jak: polityka, ekonomia, demografia, środowisko społeczne oraz przyrodnicze i inne. Najczęstszym celem ludności są migracje do krajów bogatszych, rozwiniętych i uprzemysłowionych. Wysoki przyrost migracyjny charakteryzuje takie państwa, jak: Holandia, Irlandia, Niemcy, Francja czy Wielka Brytania. Wysoki przyrost migracyjny charakteryzuje kraje wydobywające i eksportujące ropę naftową oraz inne surowce naturalne. Wśród nich wyróżnić można Zjednoczone Emiraty Arabskie, Republikę Południowej Afryki, Bahrajn, Kuwejt, Namibię, Ghanę, Botswanę [8]. Dokładny przyrost migracyjny nakreśla mapa, zamieszczona na rysunku 1.



Rys. 1. Przyrost migracyjny na 1000 mieszkańców na świecie [8]

Do jednych z najważniejszych ruchów migracyjnych XX wieku należy niewątpliwie napływ uchodźców do Niemiec oraz Wielkiej Brytanii po II wojnie światowej. Do roku 1950 napływ imigrantów do Niemiec z takich krajów, jak: Polska, Węgry, Czechosłowacja, Jugosławia oraz ZSRR wynosiło prawie 17% ogółu ludności. Od roku 1960 napływ imigrantów na tereny Niemiec miał charakter głównie zarobkowy. Szczegółowe dane statystyczne zawarte są w tabeli 4 [9].

Tab. 4. Liczba i odsetek cudzoziemców w Niemczech w okresie 1954 – 1981

Rok	Suma [tys.]	Kraj pochodzenia [%]					
		Turcja	Kraje byłej Jugosławii	Włochy	Gracja	Hiszpania	Pozostale
1954	485	0,4	4,3	5,3	0,8	0,4	88,8
1961	686	1,0	2,4	28,7	6,1	6,4	55,4
1968	2 381	13,5	13,9	21,6	11,4	8,7	30,9
1971	3 431	19,0	17,3	17,2	11,5	8,2	26,8
1974	4 127	24,5	17,2	15,3	9,9	6,6	26,1
1981	4 630	33,4	13,8	13,5	6,5	3,8	29,0

Źródło: [9]

Po wojnie do Wielkiej Brytanii zaczęła napływać ludność pochodzenia żydowskiego z Europy Wschodniej oraz Irlandczycy. W latach 1950 – 1970 obserwuje się napływ imigrantów, głównie z: Indii, Pakistanu, Bangladeszu oraz krajów basenu Morza Karaibskiego. Ciągłe przeważającą część migrantów napływającą do Wielkiej Brytanii stanowi ludność z Pakistanu, Azji oraz krajów Afryki [9].

Napływ zarobkowy imigrantów w latach 1960 – 1981 do Niemiec, poprzedzony był umowami dwustronnymi, które regulowały werbunki pracowników. Oprócz krajów wymienionych w tabeli 4, Niemcy podpisali takie umowy jeszcze z: Portugalią, Tunezją oraz Maroko. Główne założenia umów miały regulować czas pracy imigrantów,

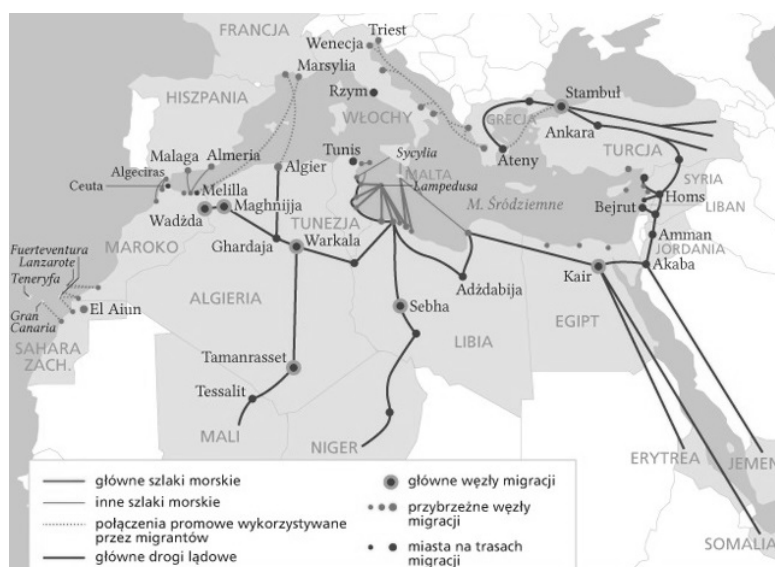
maksymalnie do dwóch lat. Jednakże proceder ten spowodował wzrost populacji w Niemczech. Napływ cudziemców do Niemiec z każdym rokiem się powiększał. W latach 1991 – 2013 napłynęło do Niemiec około 20 mln ludzi. We Francji, Wielkiej Brytanii, Szwecji, Szwajcarii zaobserwowano również wzrost liczby imigrantów. Największy napływ uchodźców przez ostatnie trzy lata odnotowano z: Serbii, Afganistanu, Syrii, Iraku oraz Iranu [9].

3.1. Kryzys migracyjny

Napływ szerokiej rzeszy ludności z różnych zakątków świata do Europy określane jest mianem „kryzysu migracyjnego”. Dotyczy to głównie napływu ludności z Afryki oraz krajów Bliskiego Wschodu [10]. Głównym problemem kryzysu migracyjnego jest wymieszanie skrajnie różnych kultur, a także brak znajomości obyczajów i zwyczajów panujących w danym kraju oraz podstawowych przepisów prawa. Tak gwałtowny przyrost ludności o różnych kulturach i pochodzących z różnych państw świata niesie za sobą ryzyko powstawania konfliktów, a w konsekwencji może prowadzić do popełniania przez nich poważnych przestępstw. Podstawowymi problemami zaobserwowanymi w związku z napływem uchodźców do Europy jest nie tylko wzrost agresji, ale także powstawanie i rozwój zorganizowanych grup przestępczych, przeniesienie krajowych i międzynarodowych konfliktów politycznych oraz terroryzmu. Powszechnym zdarzeniem staje się także przemyt ludzi oraz zjawiska patologiczne [10, 11]. Migrację ludności można uznać, jako potrzebę społeczeństwa do przemieszczania się. Dlatego też, składową migracji jest transport.

4. Migracja a transport

Procesy transportowe narażone są w szczególności na niebezpieczeństwo. Chodzi przede wszystkim o dwie kwestie: odpowiedzialność za własne mienie oraz cudze mienie. Procesy transportowe są wysoce podatne na zagrożenia, ponieważ wiele czynników uzależnionych jest od źródeł zewnętrznych, a nie od samego operatora. Identyfikacja zagrożeń jest pierwszym etapem do niwelowania niepożądanych skutków oraz zapewnienia odpowiedniego bezpieczeństwa w procesach transportowych. Proporcjonalnie do rozwoju gospodarczego oraz postępu technologicznego zmianie ulegają również składowe ryzyka i zagrożenia [12]. Operatorzy środków transportowych, oprócz „standardowych” niebezpieczeństw, muszą brać pod uwagę nowe zjawiska. Jednym z nich są migranci, w szczególności z obszarów Afryki oraz Bliskiego Wschodu. Ludzie, którzy uciekają od wojny, niebezpieczeństw i prześladowań, w przeważającej mierze próbują przedostać się na tereny Europy w sposób nielegalny. Pierwszy etap pokonywany jest zazwyczaj pomiędzy Turcją, a Grecją. Kolejne warianty ucieczki z Afryki odbywają się z Libii i Tunezji albo z Turcji bezpośrednio do Włoch lub na Maltę. Podejmowane są również próby przedostania się z Maroka do Hiszpanii [13, 14]. W zależności od wariantów uchodźcy pokonują trasę do Europy drogą lądową lub morską. Droga morską pokonywana jest zazwyczaj przy pomocy dryfujących łodzi, na których nie ma żadnej gwarancji bezpieczeństwa, pomijając fakt, że łodzie są o kilkaset procent przeludnione. Natomiast drogę lądową pokonuje się pieszo, bądź przy pomocy transportu drogowego lub kolejowego, na który uchodźcy dostają się nielegalnie. Szlaki migracyjne między Afryką, a Europą oraz Bliskim Wschodem przedstawia rysunek 2.



Rys. 2. Migracje w rejonie Morza Śródziemnego [14]

Największym zagrożeniem dla transportu kolejowego jest szlak bałkański. Prowadzi on przez Turcję, Grecję lub Bułgarię do Macedonii, następnie przez Serbię, Węgry, Austrię do Niemiec oraz do Francji (rysunek 3). Najczęstszym środkiem transportu wykorzystywanym przez imigrantów, był transport kolejowy oraz wędrowki wzdłuż tras kolejowych. Dzięki temu uchodźcy mogli łatwo zorientować się w kierunkach geograficznych. Koczowanie przy torach, nocne wędrowki trasami kolejowymi spowodowały śmierć co najmniej kilkudziesięciu osób. Skutkami tego są przede wszystkim opóźnienia w kursowaniu pociągów, trwające zazwyczaj do kilku godzin [15]. Współczesne uwarunkowania gospodarcze oraz biznesowe nie pozwalają na opóźnienia w transporcie. Opóźnienie ładunku, bądź podróży, nawet o kilka minut powoduje poważne konsekwencje finansowe oraz wizerunkowe. Włamania imigrantów do pociągów towarowych skutkowały zniszczonym towarem oraz zdewastowanymi wagonami. Uszkodzenia wagonów, w których transportowane są towary, wymagające zapewnienia szczególnych warunków transportu (stałej temperatury, odpowiedniej wilgotności powietrza, braku narażenia towaru na warunki atmosferyczne itd.), wyrządzają przede wszystkim szkody finansowe. Kumulacją tej sytuacji było zamknięcie i ewakuacja dworca kolejowego Keleti w Budapeszcie oraz odwołanie połączeń kolejowych między Budapesztem, a Wiedniem [16]. Mimo tego, że oficjalnie szlak bałkański został zamknięty, co roku tysiące osób przekracza tam granicę pomiędzy Turcją, Grecją oraz Bułgarią [17].

Kolejnym celem podróży uchodźców staje się Skandynawia, a w szczególności Szwecja. Z powodu napływu imigrantów, kolej szwedzka ograniczyła również połączenia pomiędzy Danią, a Szwecją nad cieśniną Sund [19]. Połączenia kolejowe mają przede wszystkim odciążać transport drogowy oraz umożliwić łatwe, bezpieczne i wygodne przemieszczanie się, ale w świetle współczesnych wydarzeń wprowadzane są ograniczenia tego typu transportu.



Rys. 3. Szlak Bałkański [18]

4.1 Transport drogowy

Obecnie oprócz zagrożeń, takich jak wypadki drogowe, niekorzystne warunki atmosferyczne czy awarie samochodów w transporcie drogowym, pojawiają się także zagrożenia od strony imigrantów. Uchodźcy chcą za wszelką cenę dostać się do Europy, a w szczególności do takich krajów, jak: Wielka Brytania, Szwecja, Francja oraz Niemcy. Najpowszechniejszą formą wykorzystywaną przez imigrantów do przemieszczania się po terenach Europy są ciężarówki, a ściślej rzecz ujmując – naczepy. Ten transport wybierany jest przede wszystkim z następujących względów:

- dalekie trasy ciężarówek (szczególnie do krajów pożądaných) – możliwość podróży za pomocą jednego środka lokomocji przez większość krajów Europy.
- obecność od jednej do dwóch osób na pokładzie – przeważnie w kabinie ciężarówki znajduje się jeden lub dwóch kierowców.
- wystarczająca ilość miejsca na naczepach – możliwość schowania się pomiędzy ładunkami.
- łatwość dostępu na powierzchnię naczepy – np. poprzez zniszczenie zabezpieczeń, przecięcie plandeki.
- brak kontroli granicznych – dotyczy strefy Schengen.
- darmowy transport – kary w związku z transportem nielegalnych imigrantów ponosi firma transportowa oraz kierowca.

Najwięcej przypadków włamań do ciężarówek odnotowano w okolicach francuskiego miasta Calais, w miejscu przeprawy samochodów przez kanał La Manche do Wielkiej Brytanii. Około 75% łącznych dostaw transportu drogowego do Wielkiej Brytanii przechodzi przez port w Calais [20]. Napady na ciężarówki, zagrożenie śmiercią kierowcom, ukrywanie się pomiędzy ładunkami, są to zdarzenia na porządku dziennym. Przeprawa przez Kanał La Manche należy do najbardziej niebezpiecznych. Sposobów na dostanie się

do środka ciężarówki jest wiele. Imigranci działają przede wszystkim w grupach kilkunastoosobowych oraz występują przypadki podkładania młodych, świeżo ściętych drzew pod koła ciężarówek, żeby tylko spowolnić ruch i umożliwić dostanie się do środka. Uszkodzone naczepy, poprzecinane plandeki, wybite szyby, zepsute błotniki oraz potłuczone reflektory to tylko część z uszkodzeń jakich doświadczają kierowcy w przeprawie do Wielkiej Brytanii. Każde włamanie do ciężarówki wiąże się z uszkodzeniem towaru [21, 22, 23]. Najbardziej zagrożony jest transport żywności do Wielkiej Brytanii. Nawet jeżeli uchodźcy nie zniszczą transportowanej żywności, to są naruszone warunki przewożenia żywności. W trosce o bezpieczeństwo, takie produkty uznawane są jako skażone i nie mogą być przeznaczone do dalszej sprzedaży [20]. Drugim najbardziej narażonym towarem na uszkodzenia podczas transportu jest elektronika. Są to produkty bardzo delikatne i czułe na zniszczenie. Imigranci chcąc schronić się między ładunkami, niszczą tym samym odpowiednio zabezpieczone towary. Oprócz tego, że firmy transportowe są obciążone kosztami za zniszczony lub uszkodzony towar, to władze Wielkiej Brytanii nakładają bardzo dużo kar, w związku z nielegalnym przewozem imigrantów. Za każdą osobę nielegalnie przekraczającą granicę, władze nakładają karę 2000 funtów dla przewoźnika oraz 600 funtów dla kierowcy, wraz z możliwością zatrzymania pojazdu do czasu zapłacenia grzywny wraz z poważnymi konsekwencjami karnymi [24]. Przejście ciężarówki na parking, w związku z wyjaśnianiem sprawy oraz procedurami płatniczymi, generuje poważne konsekwencje w braku dostarczenia towaru o odpowiednim czasie. Trzeba zwrócić uwagę na to, że kierowcy w przeważającej części nie są zorientowani, że na ich ciężarówce „zadomowił” się imigrant. Poza tym, nawet jeżeli jest tego świadomy, to w trosce o własne bezpieczeństwo, kierowcy poza informowaniem odpowiednich służb nie podejmują żadnych działań.

W 2015 roku kary nałożone na polskich przewoźników, w związku z imigrantami wynosiły ponad milion złotych. Przykładowo jedna z firm spedycyjnych musiała zutylizować 88 ton pomidorów i w związku z tym poniosła straty w wysokości 85 tys. zł. Warto wspomnieć, że strat tych nie pokrywa ubezpieczenie lub zadośćuczynienie z firmy ubezpieczeniowej jest trudne do wyegzekwowania. Procedury często trwają latami, a koszty zniszczonego towaru trzeba pokryć od razu [25]. Z kolei inna firma transportowa za nielegalne przewiezenie imigrantów otrzymała karę 40 000 tys. zł, doliczając do tego karę za zniszczony towar oraz uszkodzony samochód. Obecnie co czwarta ciężarówka przekraczająca kanał La Manche pochodzi z Polski. Firmy spedycyjne używają różnych metod, które mają za zadanie zabezpieczenie naczep przed „nieproszonymi gośćmi”. Najczęściej stosowane są dodatkowe zapięcia, zamki, blokady, kłódki po wzmocnione plandeki, dodatkowo zabezpieczone ściany naczep i wiele innych rozwiązań. Są to elementy kosztowne, które nie gwarantują stu procentowej ochrony, a w razie wykrycia imigranta czynniki takie, jak dodatkowe zabezpieczenia nawet nie są brane pod uwagę.

Oprócz najbardziej obleganego miejsca przez imigrantów w Europie, którym jest port w Calais i okolicach, uchodźcy koczują również przy autostradowych parkingach. Wyznaczone miejsca postoju ciężarówek w większości nie są monitorowane ani ochraniane. Najczęściej dochodzi do wtargnięcia na tyły ciężarówek w porach nocnych. Najwięcej przypadków uchwycenia nielegalnych imigrantów zanotowano w Belgii. Na tamtejszych parkingach, w okolicy Flandrii Zachodniej zatrzymano 450 uchodźców [26].

W opinii kierowców Polska należy do bezpiecznych krajów, jeżeli chodzi o zniszczenia i kradzieże na parkingach. Najbardziej niebezpiecznymi krajami pod względem wtargnięć

na naczepy, kradzieże oraz dewastacje są takie państwa, jak: Belgia, Niemcy, Francja, północno-wschodnia Hiszpania, Holandia oraz Włochy.

Następnym nowym zjawiskiem stają się ataki terrorystyczne przy użyciu samochodów ciężarowych. Przykładem jest zamach z Nicei z 14 lipca 2016 roku oraz z Berlina z 19 grudnia 2016 roku [27, 28]. W Nicei zamachowiec wynajął samochód ciężarowy do celu przeprowadzenia ataku terrorystycznego. Natomiast w Berlinie zamachowiec wtargnął do kabiny kierowcy, przejął kontrolę nad pojazdem, zabił kierowcę oraz wjechał w tłum zgromadzony na jarmarku Bożonarodzeniowym. Zamachowiec z Berlina, był obywatelem Pakistanu, który dostał się do Europy szlakiem bałtyckim oraz złożył w Niemczech wniosek o azyl [28]. Zamachowcem z Nicei był 31 letni mężczyzna, który urodził się w Tunezji, a przez wiele lat mieszkał we Francji.

5. Podsumowanie

Zmiany demograficzne zachodzące w Europie, które miejscu pomóc krajom pogrążonym w wojnie oraz zabezpieczyć interesy Europy pod względem niżu demograficznego, w ostateczności przyniosły zagrożenie. Wzrosła liczba ataków terrorystycznych oraz przestępstw. Naturalną rzeczą jest, że wielonarodowościowe skupiska ludzi o różnych kulturach i wyznaniach prowadzić będą do konfliktów. Ludzie próbujący znaleźć schronienie w Niemczech, Francji czy Wielkiej Brytanii usiłują za wszelką cenę osiągnąć swój cel. Niż demograficzny, który charakteryzuje współczesną Europę, wywiera wpływ nie tylko na gospodarkę Unii Europejskiej i krajów europejskich, ale także na codzienne funkcjonowanie małych przedsiębiorstw. Napływ imigrantów z Afryki oraz Bliskiego Wschodu miał także zaspokoić braki kadrowe w krajach europejskich. Tak dalece rozwinięte procesy demograficzne, w końcowym efekcie rzutują na procesy transportowe. Rozwinięty transport międzynarodowy w Europie staje się dla imigrantów złotym środkiem. Uchodźcy wykorzystują najróżniejsze metody umożliwiające im przedostanie się do ich wymarzonego kraju. Na porządku dziennym stają się włamanie do pociągów oraz na samochody ciężarowe. Dochodzi do uszkodzenia oraz całkowitego zniszczenia przewożonego towaru. Konsekwencje tego ponoszą firmy spedycyjne. Przewoźnicy płacą ogromne sankcje nakładane przez kraj, w którym doszło do przypadku przewożenia imigrantów, dodatkowo dochodzą do tego kary z państwa, w którym zarejestrowana jest firma. Poza uregulowaniem wszystkich sankcji w związku z nieumyślnym przemytem ludzi, firma transportowa musi zapłacić za uszkodzony towar oraz ewentualne opóźnienie transportowe związane z formalnościami celnymi oraz wyjaśnieniami sprawy. Można stwierdzić, że koszty związane z naprawą uszkodzonego środka lokomocji należą w tym wypadku do najmniejszych wydatków. Grzywny oraz kary związane z nielegalnym przewożeniem ludzi przez kraje europejskie, mogą prowadzić do utraty klientów, wizerunku firmy, a w konsekwencji do bankructwa przedsiębiorstw transportowych. Problemy migracyjne wpływają nie tylko na politykę państwa, ale także rzutują na firmy prowadzące interesy, w danym kraju. Przedsiębiorstwa spedycyjne, które świadczą usługi międzynarodowe, muszą brać pod uwagę nowe zjawiska i zagrożenia, którymi niewątpliwie stały się międzynarodowe migracje ludzi.

Literatura

1. Mazur-Wierzbička E., Uwarunkowania demograficzne zmian środowiskowych – wybrane problemy, *Ekonomia* 3(24)2013, Wydawnictwo Uniwersytetu Ekonomicznego we Wrocławiu, Wrocław 2013

2. Klimska A., Kaniewska M., Eksplozja demograficzna – zagrożenia i dylematy etyczno-prawne, *Studia Ecologiae et Bioethicae* 13(2015)I
3. Kubiak M., Współczesne problemy demograficzne w aspekcie społeczno – gospodarczym, Instytut Politologii, Uniwersytet Gdański
4. Demeny P., McNicoll G., *Encyklopedia of Population*, Thomson Gale, 2003, s. 980
5. www.unstats.un.org/unsd/mbs/app/DataSearchTable.aspx,
6. www.pl.wikipedia.org/wiki/Lista_panstw
7. www.sjp.pwn.pl/sjp/migracja;2567820.html
8. Dzieciuchowicz J., Obraz demograficzny świata u progu XXI w., *Acta Universitatis Lodzianensis, Folia geographica socio-oeconomica* 10, Łódź 2009
9. Jaczewska B., Zarządzanie migracją w Niemczech i Wielkiej Brytanii, Uniwersytet Warszawski Wydział Geografii i Studiów Regionalnych, Warszawa 2015
10. Kamiński M., Problem migracji w Europie a przestępczość cudzoziemców w Polsce, *Drohiczyński Przegląd Naukowy* nr 8/2016, Warszawa 2016
11. www.mfiles.pl/pl/index.php/Globalizacja
12. Cyganik J., Ryzyko w transporcie drogowym – źródła i wielkość szkód, *Logistyka* 3/2014
13. www.dw.com/pl/niebezpieczne-szlaki-trasy-uchod
14. www.wiadomosci.wp.pl/marzac-o-zyciu-w-europie-szlak-smierci-nielegalnych
15. www.dw.com/pl/ucieczka-do-ue
16. www.wiadomosci.wp.pl/budapeszt-imigranci-protestuja-przed-dworcem-keleti
17. www.biuletynmigracyjny.uw.edu.pl/52-wrzesien-2015/balkanski-szlak
18. www.tvn24.pl/magazyn-tvn24/europa-stracila-granice-milion-imigrantow-w-12-
19. www.wiadomosci.gazeta.pl/wiadomosci/1,114871,19382038,szwecja-zawiesza-polaczenia-kolejowe-z-dania-z-powodu-naplywu
20. www.anglia.today/imigracja/uchodzcy-we-francuskim-porcie-calais
21. www.tvitv.pl/blog/podlaskie-firmy-transportowe-ponosza-straty-uchodzcy-w-calais
22. www.serwisy.gazetaprawna.pl/transport/artykuly/895188,uchodzca-wszedl-do-tira
23. www.pl.blastingnews.com/europa/2016/01/koszmar-na-drogach-w-calais-imigranci
24. www.moto.egospodarka.pl/129294,Firmy-transportowe-a-problem-nielegalnych-imigrantow
25. www.iuridica.com.pl/jakie-kary-groza-za-przewoz-nielegalnych-imigrantow/
26. www.aktualnosci.be/2016/07/23/ponad-450-uchodzcow-zatrzymanych-parkingach
27. www.wiadomosci.onet.pl/swiat/nicea-zamach-terrorystyczny-w-nicei-wiele-ofiar
28. www.wyborcza.pl/7,75399,21146490,atak-na-jarmark-bozonarodzeniowy-w-berlinie

Mgr inż. Małgorzata DENDERA-GRUSZKA

Dr hab. inż. Ewa KULIŃSKA, prof. PO

Dr Lilianna WOJTYNEK

Mgr inż. Dariusz MASŁOWSKI

Katedra Logistyki

Politechnika Opolska

45-758 Opole, ul. Prószkowska 76

tel./fax: (0-77) 449 8851

e-mail: m.dendera-gruszka@po.opole.pl

e.kulinska@po.opole.pl

l.wojtynek@po.opole.pl

d.maslowski@po.opole.pl