

TT Talk 第230期

1. 货物盗窃分析
2. 盗窃——合理指示司机

1. 货物盗窃分析

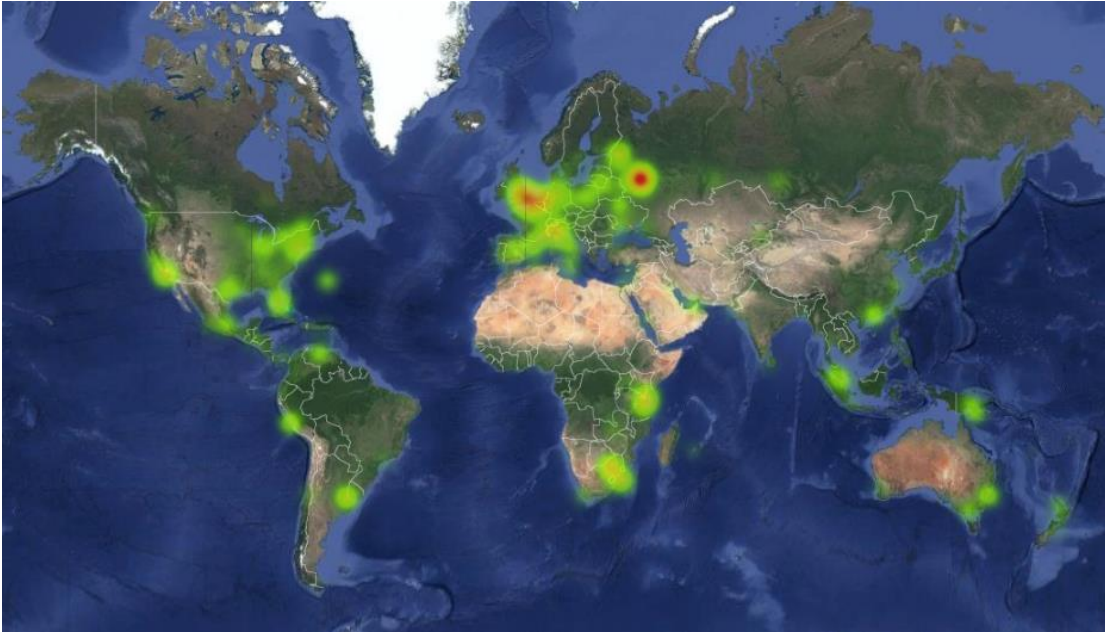


货物盗窃依然是运输过程中最主要的风险之一。对协会而言，在过去十年中，该理赔支出占总体和所有已报赔案的10%左右。

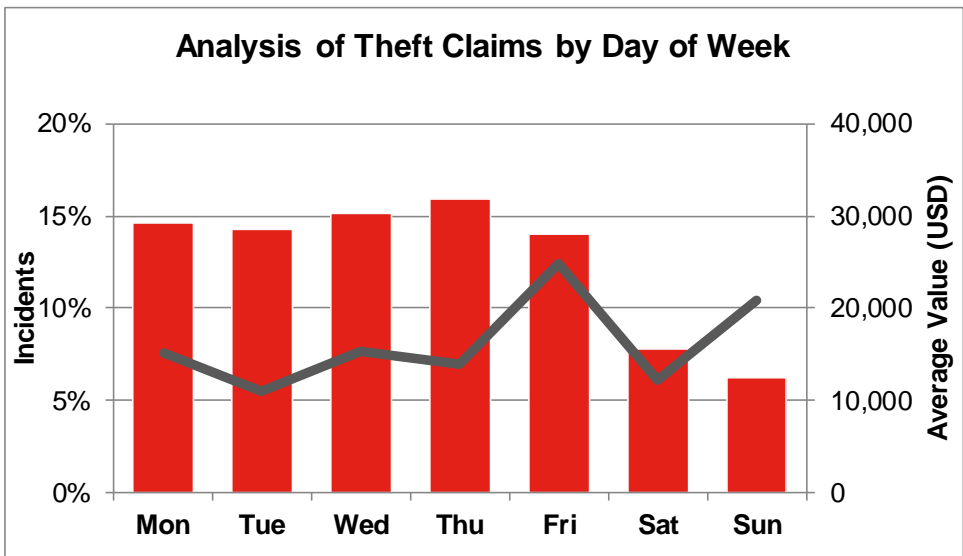
对于在国际物流业中任何相关的经营利益方来说，货物盗窃一直是运输链中一个重大困扰，这点并不奇怪。这些事故不仅造成了直接的经济损失，而且对品牌的声誉和库存管理、零售分配的能力也有严重影响。

TT Club的经验

虽然在地域上存在某些事故发生的“热点区域”，但盗窃依然是一个全球现象，也是世界上任何地方都尚未完全解决的问题。值得注意的是，盗窃“热点区域”并不仅限于经济下滑的地区；高生活成本的富裕地区也同样容易被盗。



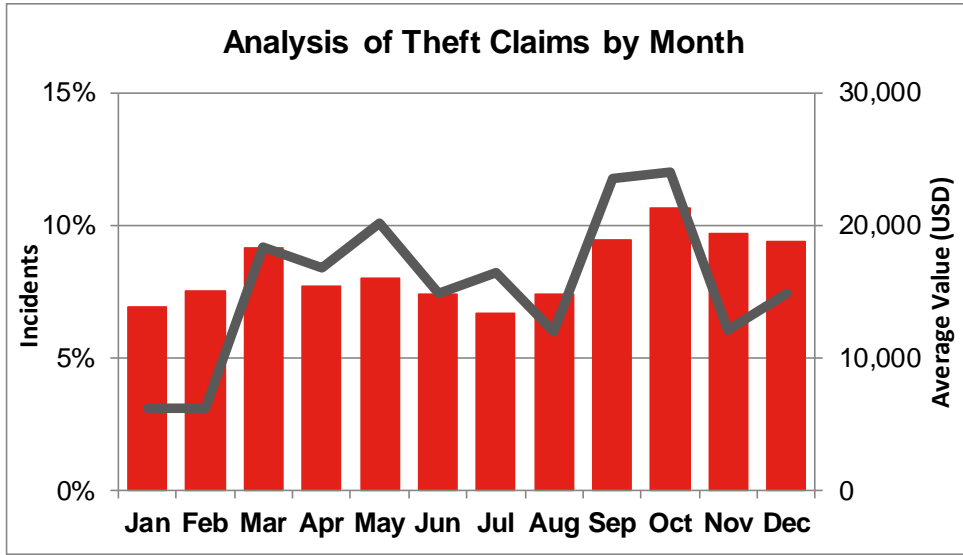
TT Club的数据分析还指出，货物盗窃在一周中的某几天和一年中的某几个月都有一些明显的模式。也许不足为奇的是，星期一到星期五之间的盗窃事件更为频繁，且星期四的情况最为严重。当然，确切的模式也根据地域和周期而不同。此外，盗窃的发生也受货物出运量高低的影响，包括某个港口的卸驳情况。根据货物被盗价值看，可以有趣的发现周日作案更有针对性，而周五的盗窃是最有利可图的。



同样，研究失窃月份的数据，还可以发现更多的模式。第一和第二季度的盗窃数量似乎相当稳定，其中3月最高，到第三和第四季度盗窃事故率开始攀升，10月份达到最高值。然而要再次强调各地会存在差异，同时也会受到因年度公众假日带动货

运量上涨而产生的重要影响。被盗货物的平均估值同样反映了商品通常与消费者的节日有联系。

“盗窃模式也受到因年度公众假日带动货运量上涨而产生的重要影响”



在进一步调查数据以便了解什么是最容易招致被盗的货物时，TT Club的理赔经验可以代表业界的大部分状况，如电子产品、食品和饮料、服装类商品占货物盗窃事故的40%以上。如下表所示，仅8个商品分类就占据了60%的货物盗窃比例。

电子产品	17.00%
食品和饮料	14.81%
服装	10.13%
金属	5.59%
机械设备和车辆	5.26%
化妆品	4.18%
化学品/油	1.59%
矿产品	1.17%
医药/制药	0.99%

瓶颈期风险

研究表明，重要航线上的主要进口港和码头的货物盗窃量有所增加。也许不可避免的是，相当高比例的货物沿着有限的运输线路，被从港口运往内陆腹地。然而用以到达主要城市和高速公路网络的道路基础设施，其建设已陷入瓶颈期，并且没法提

供有足够安保的停车场来满足需求。对于犯罪组织来说，这是一个显而易见的“作案温床”。虽然铁路和内陆水路运输偷盗情况较少，但也不能完全避免该风险。

盗窃组织的才智不容小觑。七月份荷兰当局出具的一份报告指出，他们逮捕了一罗马尼亚犯罪集团涉嫌偷取运输车辆里的货物，其方法是他们驾车与卡车以相同的速度行驶，将车辆置于卡车司机的盲点，在行使过程中撬开拖车后门偷取货物。

忧虑和追偿

无论发生在什么地方或盗窃方式如何，想要追讨被偷的货物是非常困难的，尤其是在一些区域，有关当局的事务繁多，会优先处理货物犯罪之外的事务。

考虑到被盗货物的数量，一个困扰运输人和保险人的问题是：被盗货物实际上被销往哪里？许多说法都提到了“黑网”，即通过社交媒体和拍卖网站处理了大批货物。通常，这些货物被重新出口，通常以每次较少的数量来运往不同地区以免引起怀疑并避免被发现。无论选择哪种方式，很明显犯罪组织擅长通过供应链转移被偷货物，几乎与专业的物流公司运输合法货物一样有效。

“犯罪组织擅长通过供应链转移被偷货物”

打击盗窃的安全设备也在不断开发中；技术发展迅猛，每一种新兴产品都有助于消除运输链上的某一项风险。但如果这些设备想要对偷窃的人有明显的威慑作用，那效果只能取决于小偷自己的决心。如果小偷有足够的能动力，似乎货物在任何情况下都能被盗。所以设备只可以充分的记录确切犯罪时间、日期和地点，但货物仍可能被盗，且无法追回。

然而，越来越多的供应商开始开发隐蔽的追踪设备，如体积小可放入纸板箱或货物本身。如果小偷没有发现，这项技术可以及时向当局提供临时储存被盗货物的宝贵信息，并揭示出销赃路线，这可能会有助于快速追偿，以及逮捕罪犯。

2. 盗窃——合理指示司机



毋庸置疑，货物在公路运输过程中最容易遭受盗窃风险。对于运输任务给予清晰的指令是重要的减损措施。

货物盗窃事故主要发生在车辆和货物处于保安最薄弱的时候，如在司机停车后小歇的时候或处于固定休息的期间。在这样的一段时间内，是由司机来决定车辆停放在哪里，所以应该对司机提供哪些指示呢？

安全意识

许多托运人日渐认识到有关货物盗窃的风险，并希望在合同中就拖车与货物在任何既定的时间内，应停放在哪些地方，提出明确的指示和要求。该指示可能含有对“安全”停车场周边情况、禁区、双人配车或不允许驾驶员在装货时离开卡车的相关规定。有一个通常要求是托运人在没有事先知情或同意的情况下限制转包；这对于许多运营商来说可能会带来额外的限制。

运营商需要仔细审查合同，以了解这些条款存在的影响。如果合同中的规定有可能无法满足，则建议进行讨论来解决困难或协商条款，从而避免产生违约的情况。

运营商从客户那里收到指示后，重要的是执行有效的流程来评估服务所需要的内容，并确保指示已传递给合同链中的所有相关利益方。在实践中，这些指示将会传递给直接分包商，并沿着合同链进一步流转给那些无法直接管控的下属承保单位。对这些风险的管理是一个挑战，从而需要向有关的直接分包商强调若不合规会引发的风险，并确认其已购买了保险。

“确保指示已传递给合同链中的所有相关利益方”

安全地传递指挥棒

我们还必须考虑到这一信息如何传递给车辆驾驶员，因为他是最终负责驾驶卡车的人，同时也是他在需要的时候负责停车，并被要求遵守任何工作规章。

然而，即使指示已传递给有控制权的司机，很遗憾风险也没有完全根除；一些道德和实质危险仍然存在。卡车专用停车位的数量及其所在的位置，呈现出第一个实质风险。在世界许多地方，没有足够的安全停车区域提供给需要此类服务的卡车；因为需求远超过供应。

而在使用这些设施中产生的停车费又是一项道德风险。由于利润特别低，卡车运营商必须决定是否确保卡车停在安全却又昂贵的地方，或让司机自己去选择停放地点；这是风险和成本的较量！

许多司法管辖区对卡车司机规定了最长工作时间和驾驶时间。在实践中，再加上停车位置有限，这项立法减少了司机能做的选择，特别是在发生无法预料的运输延迟时。

车辆的周转率是经常被忽视的危险。卡车运营商以最长可用的容许驾驶时间来到达既定目的地，从而努力优化操作，增加盈利潜力。所以驾驶员的能动性可能会使他们比计划更早地到达交付地点。

司机在到达交货地点后，希望能在预定的时间/日期之前卸货。但却经常因为收货人各种操作和能力上的局限而被拒之门外。

此外，收货人不太可能在现场有可用的空间允许卡车和/或拖车停放。也有可能是保险不承保以这种方式存放的货物风险。

这时候驾驶员的驾驶和工作时间可能已经结束，这就变成一个复杂的情况。司机很可能就在紧靠收货人场所之外的地区停车。犯罪组织通常投入精力来研究分析货物运输的情况，可以推断出运送给某些收货人的货物性质。因此，如果想要盗窃有吸引力的货物，停在收货人附近的卡车就成为了盗窃的明显目标。

有一个可能的选择是司机要求收货人记录下他们到达的时间和日期，和司机是被要求离开目的地场所的事实。

为了实现车辆的周转率和保证安全性，我们需要对每天晚上的车辆使用进行详细的计划。对某一国家的基本情况和安全停车区域进行充分的了解是非常重要的；缺乏相关知识可能会导致司机不经意地将货物置于被盗的风险之中。

“缺乏相关知识可能会导致司机不经意地将货物置于被盗的风险之中”

如果缺乏安全的停车区域，那么司机应尽量调整车辆的位置，使外人难以进入。比如在交通流量高、光线充足的区域，倒车紧靠墙壁或靠一固定物，最好还能被闭路电视监控系统所覆盖，均有助于减少盗窃事故的发生。

结束语

我们真诚地希望上述内容对您的风险管理有所帮助。如果您想了解更多信息，或有任何意见，请给我们发电子邮件。我们期待着您的回音。

百富勤·斯托斯-福克斯(Peregrine Storrs-Fox)

风险管理总监

TT Club

TT Talk是TT Club不定期出版的免费电子通讯文件，原稿由TT Club伦敦发放，其地址是英国伦敦芬彻奇街90号，邮编EC3M 4ST。(90 Fenchurch Street, London, EC3M 4ST, United Kingdom)

您也可以登录我们的网站阅读本通讯和过去所有的通讯文件，网址是：

<http://ttclubnews.com/2RU-54Z17-ODGCHMVA76/cr.aspx>

我们在此声明，TT Talk 中的全部内容仅供参考，不能代替专业的法律意见。我们已采取谨慎措施，尽量确保此份电子通讯的材料内容的精确性与完整性。但是，编者、文章材料的撰写者及其他相关工作人员，以及 TT Club 协会本身，对于任何依赖 TT Talk 信息内容所造成的灭失与损害将不承担法律责任。

如果您想要了解本公司的登记注册信息，请点击以下网址：

<http://www.thomasmiller.com/terms-and-conditions/company-information/>