



CHUBB®

Widmo zakłóceń

Zarządzanie ryzykiem w łańcuchu dostaw
- niezbędna wiedza

Część pierwsza

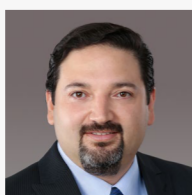
Współautorzy



Sivakumaran Divakaran
Head of Transportation Risk Management
Chubb Asia-Pacific



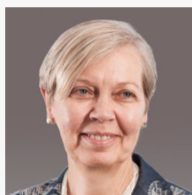
Peter Kelderman
Marine Risk Management Leader
Chubb Europe



Xavier Pazmino
Regional VP Marine
Chubb Latin America



John Venneman
Marine Risk Management Specialist
Chubb North America



Dama DeAnne Julius (DCMG, CBE)
Ekonomistka specjalizująca się w ekonomii międzynarodowej oraz członkini-założycielka Komitetu Polityki Pieniężnej Banku Anglii

Wprowadzenie



Od wielu dekad łańcuchy dostaw typu „*just-in-time*” (JIT) są najbardziej opłacalnym i wydajnym sposobem dostarczania zaopatrzenia do producentów i gotowych produktów do konsumentów.

Współcześnie globalne łańcuchy dostaw są coraz częściej narażone na negatywny wpływ wydarzeń geopolitycznych, a także katastrof spowodowanych działalnością ludzką i klęskami żywiołowymi: począwszy od epidemii wirusa COVID-19 po trwającą obecnie wojnę rosyjsko-ukraińską, czy też od coraz wyższej inflacji po rosnące ryzyko globalnej recesji. Kumulacja tych wszystkich czynników prowadzi do bezprecedensowych zakłóceń funkcjonowania modeli typu JIT, których konsekwencje obejmują wszelkie czynniki i etapy działalności przedsiębiorstw,

począwszy od liczby zatrudnionych marynarzy i kierowców pojazdów ciężarowych, aż po zapewnienie stałego dostępu do energii i dostaw gazu.

Co więcej, ograniczenia dotyczące handlu spowodowane przez Brexit wywarły wpływ na funkcjonowanie łańcuchów dostaw w Wielkiej Brytanii, które dodatkowo zaostrzyły inne czynniki o charakterze lokalnym, takie jak strajki wśród pracowników i przeciążenie portów, których skutkiem są zakłócenia w działalności gospodarczej (BI).

W ramach pierwszej z serii dwuczęściowych raportów przeanalizowaliśmy przyczyny i skutki tych zjawisk oraz ich wpływ na prowadzenie działalności gospodarczej przez przedsiębiorstwa.





Część pierwsza Zakłócenia w łańcuchu dostaw: co oznaczają dla biznesu

“

„Wchodzimy w nową erę, która odzwierciedla **deglobalizację** gospodarki światowej”.

Dama DeAnne Julius

ekonomistka specjalizująca się w ekonomii międzynarodowej oraz członkini-założycielka Komitetu Polityki Pieniężnej Banku Anglii

Efekt domino

Niedobór surowców i towarów oraz związany z tym wzrost popytu był w dużej mierze spowodowany wybuchem pandemii, a następnie dodatkowo spotęgowany przez inwazję Rosji na Ukrainę.

Począwszy od branży elektronicznej, aż po motoryzacyjną - wszystkie sektory gospodarki wciąż odczuwają negatywne skutki tych wydarzeń. Dla przykładu, w branży produkcyjnej, producentów samochodów nadal dotyka problem niedoboru części, takich jak półprzewodniki. W opublikowanym [raporcie Instytutu Politycznego Chatam House](#), eksperci wskazują, że problemy z dostawami neonu i jego gwałtownie rosnącymi cenami nasiliły się w związku z tym, że Ukraina jest głównym dostawcą gazu neonowego, który ma kluczowe znaczenie dla laserów używanych w produkcji chipów.

Z kolei Peter Kelderman, (Marine Risk Management Leader, Chubb Europe), wskazuje, że okres oczekiwania na nowy samochód został wydłużony w niektórych przypadkach z trzech miesięcy aż do roku.

„Także ceny kontenerów drastycznie wzrosły. Dotychczas koszt wysłania pojedynczego kontenera morskiego z Azji do Europy wynosił około 1400 USD - za to obecnie może on dochodzić nawet do kwoty 12 000 USD” - twierdzi Sivakumaran Divakaran (Chubb Asia-Pacific).

Trwająca obecnie wojna pomiędzy Rosją a Ukrainą wywiera również negatywny wpływ na transport lotniczy. Przewoźnicy zostali zobligowani do przeorganizowania siatki połączeń oraz tras rejsów, aby ominąć rosyjską przestrzeń powietrzną. Na dłuższych dystansach samoloty rzadziej decydują się na postój w trakcie przelotu po to, by uzupełnić paliwo i zamiast tego redukują ciężar przewożonych ładunków, by odbyć bezpośredni lot. Ma to wpływ na kształtowanie się kosztów frachtu lotniczego - jak zauważa Kelderman, w latach 2020-2022 stawki wzrosły o ok. 80%, niemniej jednak przewiduje się, że ich wysokość będzie ponownie spadać (o ok. 40%), choć nie osiągną stanu poprzedzającego wybuch pandemii. Ponadto, ponieważ światowy ruch pasażerski wciąż nie powrócił jeszcze do normalnego trybu funkcjonowania, możliwości transportu towarów w ramach łańcucha dostaw za pomocą przewozu w samolotach pasażerskich jest nadal ograniczony.

„Opóźnienia w imporcie również dodatkowo obciążają łańcuchy dostaw. Dotychczas wiele amerykańskich firm magazynowało swoje produkty w Wietnamie i było w stanie je dostarczyć w przeciągu 40 dni, obecnie okres ten wzrósł dwukrotnie i wynosi 80 dni” - twierdzi John Venneman (Marine Risk Management Specialist, Chubb North America).

Dodaje również: „Często opóźnienia są spowodowane tym, że statki nie są w stanie wpłynąć do portu, a następnie operatorzy dokonają rozładunku znajdujących się na nich kontenerów na specjalne wagony, a w konsekwencji lokalni przewoźnicy nie mogą ich dostarczyć do miejsca docelowego.” Z kolei zdaniem Keldermana, kolejnym czynnikiem powodującym zakłócenia jest samo zjawisko powszechnego niedoboru statków i kontenerów.

Zakłócenia łańcucha dostaw: co oznaczają dla przedsiębiorstw



“

„Niekótre kraje rozwijają bardziej zaawansowane techniki cybernetycznego zakłócenia działalności gospodarczej”

Dama DeAnne Julius

ekonomistka specjalizująca się w ekonomii międzynarodowej oraz członkini-założycielka Komitetu Polityki Pieniężnej Banku Anglii

Kelderman ostrzega, że oprócz kosztów związanych z posiadaniem na własność lokalnych powierzchni magazynowych, po które coraz częściej sięgają przedsiębiorstwa, mają one do czynienia również z dodatkowymi zobowiązaniami finansowymi: „Niekótre produkty wymagają ściśle określonych temperatur lub utrzymania poziomu wilgotności w czasie ich transportu lub magazynowania, a rosnące koszty ogrzewania i wykorzystania energii będą powodowały podwyżki ich cen”.

Deglobalizacja

Ze względu na to, że globalna inflacja dotkliwie wpływa na działalność gospodarczą wielu przedsiębiorstw, ekonomiści dywagują, czy mamy do czynienia ze zjawiskiem o charakterze krótkotrwałym.

Dama DeAnne Julius, międzynarodowa ekonomistka i członkini-założycielka Komitetu Polityki Pieniężnej Banku Anglii, jest zdania, że osiągnęliśmy koniec ery niskiej i stabilnej inflacji: „Wkraczamy w nową erę, która jest odzwierciedleniem deglobalizacji światowej gospodarki” - twierdzi”.

Głównymi siłami napędowymi wpływającymi na niską inflację, jaką mieliśmy od wczesnych lat dziewięćdziesiątych XX w., była globalizacja, duża zasobność nisko opłacanej siły roboczej i relatywnie stabilna sytuacja polityczna.

Obecnie ten system przestał funkcjonować. Siła robocza w Chinach ulega zmniejszeniu, wraz ze wzrostem wynagrodzeń i coraz większymi brakami kadrowymi w tym kraju. Oznacza to, że mechanizmy umożliwiające utrzymanie niskiej inflacji zostały obecnie odwrócone” - zauważa Julius. „Inwazja Rosji na Ukrainę sprawiła również, że nieoczekiwanie doświadczamy rozwarstwienia gospodarczego świata, w ramach którego Rosja i Chiny ogłaszają się swoimi największymi sojusznikami, a ich wspólnym przeciwnikiem stają się Stany Zjednoczone i Europa Zachodnia”.

„Z ekonomicznego punktu widzenia posiadają one zupełnie odmienne, ale uzupełniające się wzajemnie umiejętności. Rosja dysponuje ropą naftową i surowcami, których potrzebują Chiny, natomiast Chiny posiadają specjalistyczną wiedzę w zakresie produkcji i wykorzystania nowoczesnych rozwiązań technologicznych, których brakuje Rosji. Możemy więc zaobserwować dość trwałą synergę pomiędzy tymi dwoma krajami.”

Dodaje: „Analogicznie na zachodzie obserwujemy zwiększone restrykcje nakładane na wewnętrzne inwestycje Chin w głąb zagranicznych gospodarek, co powoduje zakłócenia w zakresie integracji łańcuchów dostaw, z których rzeczywiście skorzystała faza globalizacji”.

Julius, której kariera zawodowa obejmuje pracę w Banku Światowym, jak również jako Dyrektorka ds. ekonomicznych w liniach lotniczych British Airways i koncernie Shell oraz w zarządach międzynarodowych firm, przewiduje, że sytuacja związana z inflacją będzie niestabilna i uzależniona od okoliczności, takich jak nakładanie sankcji, czy ograniczanie dostaw surowców z Iranu i Rosji.

Zachęca przedsiębiorstwa do długofalowego przemyślenia i planowania, tego gdzie i w jaki sposób będą inwestowały na potrzeby utrzymania swoich łańcuchów produkcyjnych, dodając:

„Naprawdę powinni oni rozważyć możliwość, a może i nawet prawdopodobieństwo, że obecnie nasza gospodarka światowa jest podzielona na dwa, główne bloki, a trzeci świat usiłuje znaleźć równowagę między nimi. Jeśli tak się stanie, to uważam, że będzie to mieć realne konsekwencje dla rozwoju łańcuchów dostaw.”

Zamknięcia i blokady

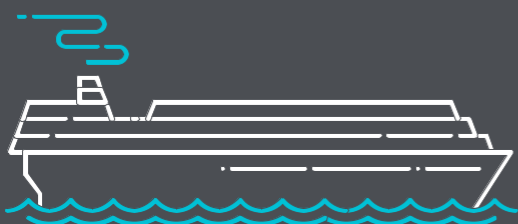
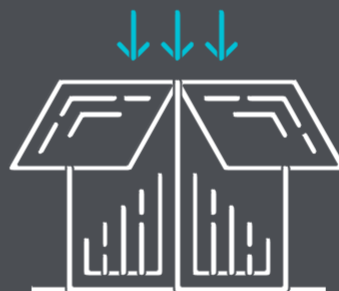
Niespodziewane zamykanie portów i ich zmienna przepustowość również powodują wzrost niestabilności w globalnych łańcuchach dostaw. Chińska polityka zerowej tolerancji wobec COVID-19 skutkowałą cotygodniowymi zamknięciami portów w 2022 r., a przesyłki gromadzone były w magazynach.





+850%

Cena jednego morskiego kontenera towarowego wzrosła z około 1400 USD do nawet 12 000 USD.



1,5 dnia

Zmiana trasy statku przedłuża transport nawet o 1,5 dnia.

66%

Aтаки cybernetyczne na systemy dostawcy stanowiły 66% ataków na łańcuchy dostaw na całym świecie.



12 miesięcy

Czas potrzebny na wprowadzenie nowego samochodu na rynek w niektórych przypadkach wydłużył się z trzech miesięcy do roku.



Zakłócenia łańcucha dostaw: co oznaczają dla przedsiębiorstw



„Niektóre produkty wymagają szczególnych temperatur lub wilgotności w trakcie transportu i składowania, a koszt montażu systemów ogrzewania i energii spowoduje wzrost ich cen”.

Peter Kelderman

Marine Risk Management Leader
Chubb Europe

Zdaniem Divakarana, statki są również przekierowywane na wydłużone trasy, ze względu na strefy zakazu ustanowione przez Chińską Armię Ludowo-Wyzwoleńczą wokół wód Tajwanu. Zmiany szlaków powodują wydłużenie czasu transportu o połowę, a czasem nawet o półtora dnia.

„Naprawdę niepokoi mnie to, że statki mogą stracić możliwość pływania bezpośrednio między Chinami a Tajwanem” - dodaje. „Tak było jeszcze kilka dekad temu, gdy ostatnim portem, do którego się wpływało, musiał znajdować się w kraju trzecim. Powrót do takiego stanu rzeczy oznaczałby znaczne wydłużenie czasu transportu. Tajwan i Chiny są równie dużymi eksporterami, więc to naprawdę będzie miało znaczący wpływ na cały transport.”

Julius, która jest Honorową Członkinią Wydziału Globalnej Gospodarki i Finansów w Instytucie Politycznym Chatham House, uważa, że „nie zauważono ani nie przyjęto do wiadomości”, że świat zmierza w kierunku, w którym mogą istnieć różne bariery w przepływie towarów. Zauważa, że Cieśnina Singapurska, Kanał Sueski, a obecnie Tajwan i Chiny to występujące na całym świecie tzw. wąskie gardła, których przepustowość ludzie mogą nadal brać za pewnik.

W Stanach Zjednoczonych statki na Zachodnim Wybrzeżu przeciążają porty znajdujące się w Los Angeles (LA) i Long Beach - mówi Venneman. To właśnie do tych portów trafia blisko 40% wszystkich kontenerów morskich wwożonych do kraju.

„Są one przekierowywane na wschodnie wybrzeże” - wyjaśnia i następnie dodaje: „Przedsiębiorstwa podejmują działania mające na celu nadrobienie niezbędnej przestrzeni magazynowej i w ogólnym ujęciu brakuje w tym aspekcie stabilności”. Wraz z przekształceniem niektórych portów na wschodnim wybrzeżu w węzły kontenerowe, mniej portów przyjmie produkty o dużych gabarytach wymagające podnoszenia.

Niedobory pracowników

Powszechny deficyt siły roboczej jest poważnym problemem w skali globalnej dla przemysłu transportu morskiego i dla pozostałych obszarów łańcuchów dostaw - zarówno z powodu strajków, jak i innych przyczyn, w tym ze względu na starzenie się populacji oraz niewystarczające kwalifikacje pracowników na rynku pracy.

Na poziomie operacyjnym w portach oznacza to m.in. zmniejszenie zasobów personelu odpowiedzialnego za rozładunek statków lub zarządzanie procesem odbioru kontenerów, co skutkuje tym, że statki dryfują na morzu bez przestrzeni umożliwiającej im zakotwiczenie.

W Chinach statki ustawiają się w kolejkach aby wypłynąć na wody Szanghaju, podczas gdy mnóstwo dużych statków towarowych dążących do Stanów Zjednoczonych ogranicza prędkość, aby zużywać mniej paliwa. Zamiast tego towary przenosi się na ląd, co wpływa na koszty transportu ze względu na wymóg zaangażowania większej liczby procesów i ludzi.

Według Międzynarodowej Izby Transportu Morskiego Rosja i Ukraina są źródłem 14,5% ogółu światowej siły roboczej w sektorze transportu morskiego, przy czym znaczna część osób pochodzących z Ukrainy zdecydowała się na powrót do ojczyzny, by podjąć tam służbę wojskową. Również w transporcie lądowym utrzymuje się stały brak kierowców - wskazuje Międzynarodowy Związek Transportu Drogowego, co dodatkowo utrudnia przepływ towarów. Według Keldermana szacuje się, że około 100 000 kierowców ciężarówek nie jest aktywnych zawodowo z powodu trwającej wojny, co ma „znaczne konsekwencje dla i tak napiętej sytuacji na rynku pracy”.

Dama DeAnne Julius, ekonomistka specjalizująca się w ekonomii międzynarodowej i członkini-założycielka Komitetu Polityki Pieniężnej Banku Anglii, twierdzi, że:

„Przejdźcie od luzowania ilościowego (QE) do zacieśniania ilościowego (QT) ze strony głównych Banków Centralnych, równoległe z podnoszeniem przez nie stóp procentowych, ogranicza dostępność środków finansowych i obniża ich cenę dla przedsiębiorstw, którym potrzebne jest utrzymanie kapitału obrotowego, aby zapewnić sprawne funkcjonowanie swoich łańcuchów dostaw. Nadzwyczajne środki finansowe, które Bank Anglii musiał zapewnić pod koniec września, pokazały, z jaką siłą zakłócenia występujące na jednym rynku (długoterminowe obligacje skarbowe) mogą powodować panikę wśród pozostałych (fundusze emerytalne oparte na instrumentach pochodnych).

„Jeżeli kursy wymiany walut ulegają znacznym wahaniom, to również utrudnia to regulowanie poziomu wysokości opłat za transport towarów między krajami A i B, w których obowiązują odmiennie waluty. Przedsiębiorstwo w kraju A ustala cenę i przeprowadza transakcję, jednak do czasu przybycia towarów do kraju B kursy walutowe uległy zmianie, więc przedsiębiorstwo traci lub zyskuje pieniądze. W celu zarządzania tego rodzaju ryzykiem konieczne jest posiadanie specjalistycznej wiedzy na temat zabezpieczeń różnic walutowych w okresie ciągłych zmian poziomu stóp procentowych i zawirowań na światowych rynkach finansowych. Obecnie nadzwyczaj silna pozycja amerykańskiego dolara doprowadziła jena, euro i funta szterlinga do rekordowych spadków. Ze względu na to, że wiele towarów w obrocie handlowym jest określana w dolarach, zwiększa to również koszty ponoszone przez importerów i przyczynia się do pogłębienia ich krajowej inflacji.



■ 68%

małych przedsiębiorstw w Ameryce Łacińskiej wskazało, że zakłócenia w łańcuchu dostaw miały znaczący wpływ na ich działalność gospodarczą.

Zakłócenia łańcucha dostaw: co oznaczają dla przedsiębiorstw



“

„Działy finansowe przedsiębiorstw będą musiały poradzić sobie z wieloma problemami, z którymi nie zmagają się wcześniej”.

Dama DeAnne Julius

ekonomistka specjalizująca się w ekonomii międzynarodowej oraz członkini-założycielka Komitetu Polityki Pieniężnej Banku Anglii



W Wielkiej Brytanii, w której sytuacja po Brexicie nadal powoduje tworzenie się korków ciężarówek usiłujących przedostać się przez kanał La Manche, łańcuchy dostaw zostały dodatkowo zakłócone na skutek strajków.

Dla przykładu, w sierpniu 2022 r. pracownicy największego brytyjskiego portu kontenerowego w Felixstowe zorganizowali ośmiodniowy strajk spowodowany ich postulatami odnośnie wzrostu płac - co było kolejnym konsekwencją narastającego kryzysu związanego z coraz większymi kosztami utrzymania. Innym przykładem jest dwutygodniowy strajk pracowników innego brytyjskiego portu, w Liverpoolu (zakończony 3 października 2022 r.) również umotywowany postulatami związkowców w zakresie podniesienia wysokości ich podstawowych wynagrodzeń. Pracownicy portu w Liverpoolu planują kolejne akcje strajkowe.

Groźba przeprowadzenia ogólnokrajowej akcji strajkowej przez amerykańskie związki zawodowe kolejarzy we wrześniu, które miały eskalować w związku z odrzuceniem przez Senat zapisu przewidującego odpłatne zwolnienia chorobowe, została nieznacznie zniwelowana po osiągnięciu tymczasowego porozumienia w następstwie ratyfikowania układu zbiorowego. Przewidywano, że jeżeli doszłoby do eskalacji strajku, to kosztowałyby on gospodarkę około 2 miliardów dolarów dziennie, powodując wstrzymanie ruchu około 7000 pociągów.

Venneman ostrzega: „Skutek takiego działania byłby bardzo zbliżony do przestojów w portach, z którymi mieliśmy już do czynienia. Część z unieruchomionych pociągów jest wykorzystywana do przewozu kontenerów rozładowywanych ze statków w portach oraz do ich transportu w głąb lądu (przeciętny pociąg intermodalny przewozi średnio 618 kontenerów).

Wstrzymany zostałby jakikolwiek znaczący proces przepływu ładunków, przy czym obecnie na świecie nie ma wystarczającej liczby ciężarówek lub kierowców, którzy mogliby zrekompensować wyłączenie tych pociągów z eksploatacji.”

Dodaje, że: „Gdyby miało dojść do długiego strajku, jego skutki mogłyby być znacznie gorsze niż w przypadku zatorów portów”.

W Ameryce Łacińskiej, obok problemów o charakterze globalnym, obserwuje się także przejawy niepokojów społecznych, skutkujące strajkami i protestami, a także częstymi przypadkami płądrowania i niszczenia własności prywatnej - ocenia Xavier Pazmino (Regional VP Marine, Chubb Latin America). Jego zdaniem zakłóca to działalność produkcyjną i cały łańcuch dostaw. Według raportu fundacji badawczej NFIB na temat tendencji gospodarczych wśród małych przedsiębiorstw (Small Business Economic Trends), aż 68% małych firm w tym regionie (stan na styczeń 2022 r.) wskazało, że zakłócenia w łańcuchu dostaw miały znaczący wpływ na ich działalność gospodarczą. Takie bezprecedensowe zakłócenia są szczególnie dotkliwe w regionie, w którym przeważa eksport surowców i import gotowych produktów.



“

„Szacuje się, że nieobecność **100 000** kierowców samochodów ciężarowych w związku z wojną rosyjsko-ukraińską ma znaczące konsekwencje, dla i tak już napiętej sytuacji na rynku pracy.”

Peter Kelderman

Marine Risk Management Leader
Chubb Europe

Na horyzoncie

W czasach, gdy techniki i metody działań cyberprzestępców stają się coraz bardziej zaawansowane, cyberprzestępczość staje się coraz większym bezpośrednim zagrożeniem dla funkcjonowania łańcuchów dostaw, bez względu na ich strukturę. Ataki obejmują takie zasoby przedsiębiorstwa, jak konfiguracje, dane, oprogramowanie, procesy czy też dane przetwarzane przez pracowników. Metody przeprowadzania tego typu ataków są zróżnicowane - począwszy od zainfekowania systemów wewnętrznych złośliwym oprogramowaniem, aż po podszywanie się pod pracowników firmy w celu wyłudzenia danych. W ubiegłym roku, analiza zagrożeń przeprowadzona przez Agencję Unii Europejskiej ds. Bezpieczeństwa Cybernetycznego wykazała, że ataki na systemy informatyczne dostawców stały się największym obszarem ryzyka w skali globalnej (stanowiąc 66% wszystkich ataków związanych z łańcuchem dostaw).

Ataki cybernetyczne są w coraz większym stopniu ukierunkowane również na przemysł wytwórczy. Według firmy IBM w 2021 r. wyprzedził on usługi finansowe w rankingu najczęściej atakowanych branż na świecie, odpowiadając za 23% wszystkich incydentów. Najczęstszym rodzajem ataku był ransomware, a aż 26% spośród wszystkich incydentów dotyczyło Azji.

W Wielkiej Brytanii większość organizacji objętych badaniem rządowym przeprowadzonym w 2021 r. nie dokonała formalnego przeglądu funkcjonujących zabezpieczeń przed cyberzagrożeniami stwarzanych przez ich bezpośrednich dostawców, czy we wcześniejszych etapach ich łańcuchów dostaw (wyłącznie 12% badanych organizacji przeprowadziło przegląd w odniesieniu do swoich bezpośrednich dostawców i zaledwie 5% w odniesieniu do dalszych etapów łańcuchów dostaw).

Ma to miejsce pomimo tego, że aż cztery na dziesięć firm odnotowało przypadki naruszeń lub ataków cyberbezpieczeństwa podczas ostatnich dwunastu miesięcy.

Julius ostrzega, że oprócz ogólnej świadomości związanej z występowaniem ataków hakerskich i metod zapewnienia cyberbezpieczeństwa, Przedsiębiorstwa powinny zachować szczególną ostrożność wobec dodatkowych zagrożeń powodowanych przez czynniki o charakterze geopolitycznym i związku między nimi. "Podmioty państwowe, działające między innymi w Rosji i w Chinach, czy też w Korei Północnej, angażują się w przeprowadzanie cyberataków i prawdopodobnie będzie to coraz częstsze. Obecnie mamy do czynienia z sytuacją, w której pewne kraje rozwijają coraz bardziej zaawansowane techniki w celu zakłócenia działalności przedsiębiorstw."

Dodaje: „Wiele przedsiębiorstw bazuje na technologii cyfrowej w zakresie monitorowania dostaw, a stopień, w jakim mogą one zostać zakłócone, podobnie zresztą jak przepływy finansowe, oznacza, że cyberbezpieczeństwo staje się naprawdą poważnym problemem, gdy poza przestępcami do gry wkraczają państwa”.

Jak zatem przedsiębiorstwa mogą poradzić sobie z tym stale zmieniającym się krajobrazem, charakteryzującym się niestabilnością geopolityczną i zmienną inflacją? W części drugiej naszej serii raportów analizujemy, co przedsiębiorstwa mogą zrobić, aby zwiększyć odporność swoich łańcuchów dostaw i ograniczyć związane z tym ryzyko.



CHUBB®



Chubb. Insured.™



Opinie i stanowiska wyrażone w niniejszym raporcie są poglądami poszczególnych autorów, a ich opinie i stanowiska nie mają charakteru wiążącego dla Chubb. Materiały zawarte w niniejszym raporcie nie mają na celu udzielenia porad o charakterze prawnym lub eksperckim odnośnie któregokolwiek z poruszanych zagadnień, zostały one przedstawione jako informacje ogólne. W przypadku jakichkolwiek pytań dotyczących kwestii prawnych lub technicznych należy skontaktować się z doświadczonym radcą prawnym lub innym ekspertem. Niniejszy materiał służy wyłącznie celom informacyjnym.

Wszelkie treści zawarte w niniejszym opracowaniu mają charakter ogólny. Nie stanowią one indywidualnej porady ani rekomendacji żadnych produktów lub usług dla żadnej osoby fizycznej lub firmy. Pełne warunki zakresu ochrony ubezpieczeniowej są zawarte w wydanej dokumentacji potwierdzającej zawarcie umowy.

Chubb European Group SE Spółka Europejska Oddział w Polsce z siedzibą przy ulicy Królewskiej 16, 00-103 Warszawa, będąca oddziałem Chubb European Group SE posiada status dużego przedsiębiorcy. Chubb European Group SE Spółka Europejska Oddział w Polsce, z siedzibą w Warszawie, adres: ul. Królewska 16 00-103 Warszawa, wpisany do Rejestru Przedsiębiorców Krajowego Rejestru Sądowego, prowadzonego przez Sąd Rejonowy dla m.st. Warszawy w Warszawie, XII Wydział Gospodarczy Krajowego Rejestru Sądowego pod numerem KRS 0000233686, NIP 1080001001, REGON 140121695, notyfikowany Komisji Nadzoru Finansowego. Chubb European Group SE jest zakładem ubezpieczeń podlegającym przepisom francuskiego kodeksu ubezpieczeń, zarejestrowanym w Rejestrze Działalności Gospodarczej i Rejestrze Spółek (Registres du Commerce et des Sociétés – RCS) w Nanterre pod numerem 450 327 374, z siedzibą we Francji, adres: La Tour Carpe Diem, 31 Place des Corolles, Esplanade Nord, 92400 Courbevoie, Francja. Chubb European Group SE posiada kapitał zakładowy w wysokości 896 176 662 EUR, opłacony w całości.