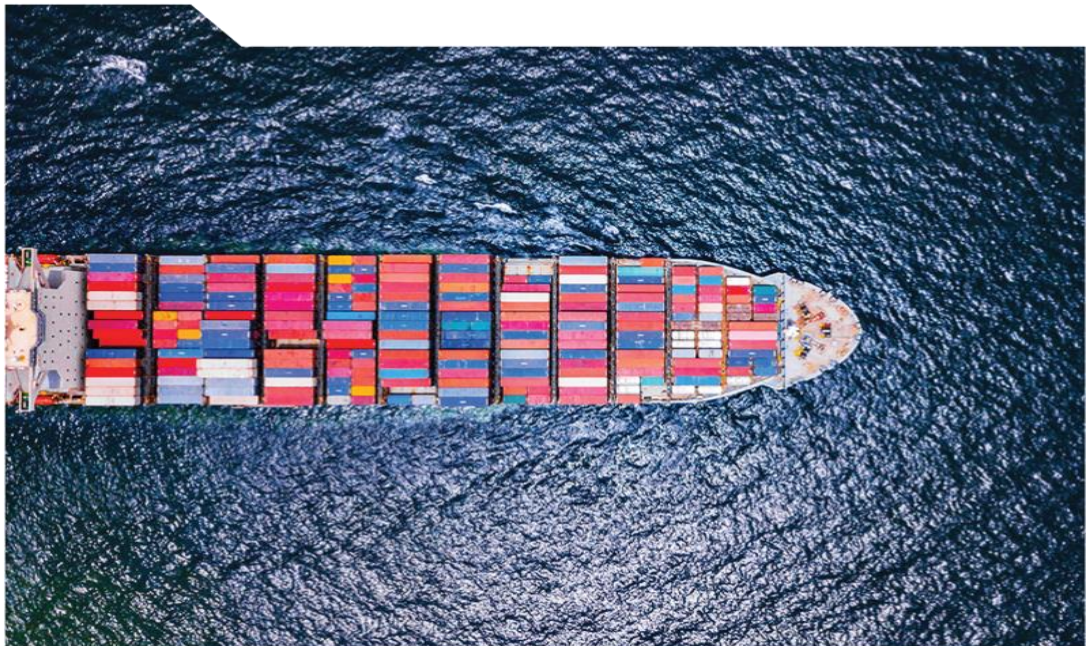


A konténeres tengeri szállítás szerepe a hamisított áruk világkereskedelmében

Vezetői összefoglaló



2021. február

Vezetői összefoglaló

A hamisított áruk kereskedelme olyan régóta fennálló és növekvő, globális társadalmi-gazdasági kockázatot jelent, amely veszélyezteti a hatékony közigazgatást, a vállalkozások sikerét és a fogyasztók jólétét. Emellett a szervezett bűnözői csoportok számára egyre jelentősebb jövedelemforrássá válik. A gazdasági növekedést is visszaveti, mivel csökkenti a vállalkozások bevételét és innovációs kedvét.

A hamisított és kalózárukat jóformán valamennyi szállítóeszközzel szállítják. A lefoglalások számát tekintve a hamisított áruk kis csomagokban történő szállítása egyre nagyobb jelentőséggel bír, és a bűnüldözés szempontjából komoly problémát jelent, ugyanakkor az értéket tekintve a konténerhajókon szállított hamisított áruk egyértelműen dominálnak.

Az elmúlt évtizedekben a konténerek váltak az áruk szabványosított, egységes rakományokba tömörítésének bevált eszközévé. A konténerek bevezetése forradalmi változást hozott a szállításban, ami új logisztikai lehetőségeknek nyitott utat, fokozta a hatékonyságot és jelentősen csökkentette a nemzetközi kereskedelem általános költségeit. Ugyanakkor ez a csempészek számára is vonzó megoldásnak bizonyult, mivel a konténerekben nem csak hamisított áruk, hanem kábítószeres és más típusú csempészáruk, illetve akár okmány nélküli migránsok is könnyen, szinte kockázat nélkül elrejtethetők.

A rendelkezésre álló adatok megerősítik, hogy a hamisítók előszeretettel aknázzák ki a konténeres tengeri szállítás lehetőségeit. Az ebben a jelentésben szereplő elemzés kétféle adathalmazon alapul. Az egyikbe a hamisított áruk kereskedelmére vonatkozó információk tartoznak, amelyek a Vámigazgatások Világszervezetétől, az Európai Bizottság Adóügyi és Vámuniós Főigazgatóságától és az Egyesült Államok Vámügyi és Határvédelmi Hivatalától (CBP) származó, a hamisított áruk lefoglalásával kapcsolatos vámadatokon alapulnak. A másikat a konténerhajókkal folytatott kereskedelemre vonatkozó adatok alkotják, amelyek az OECD Nemzetközi Közlekedési Fórumának (ITF) adatbázisából, az Eurostat Comext adatbázisából, valamint az UNCTAD (ENSZ Kereskedelmi és Fejlesztési Konferencia) által kidolgozott, konténeres tengeri szállításról szóló mutatókból származnak.

A vizsgált adatok arra mutattak rá, hogy míg a legtöbb hamisított és kalózterméket postai csomagokban foglalták le, a legnagyobb értéket a tengeri szállításban foglalták le. 2016-ban konténerhajókon szállították a lefoglalt hamisított áruk összértékének 56%-át.

A legtöbb hamis szállítmány Kelet-Ázsiából származott, Kínával és Hongkonggal (Kína) a rangsor élén. A figyelembe vett időszakokban India, Malajzia, Mexikó, Szingapúr, Thaiföld, Törökország és az Egyesült Arab Emírségek is a legfőbb feladási országok közé tartoztak a hamisított és kalózáruk világkereskedelme tekintetében.

Az Európai Unió számára végzett további elemzés kimutatta, hogy 2016-ban a hamisított áruk fő forrásainak ismert gazdaságokból hajóval szállított konténerek több mint fele Németországon, Hollandián és az Egyesült Királyságon keresztül jutott az Unióba. Egyes uniós országok – például Bulgária, Románia, Horvátország és Görögország – általában véve viszonylag kis volumenű konténer-kereskedelmet bonyolítanak, de nagy mennyiségben importálnak jellemzően hamisított árukat előállító gazdaságokból.

Az Unióban folyamatban lévő és tervezett infrastrukturális fejlesztések jelentősen megváltoztathatják a hamisított áruk konténerekben történő behozatalának mintáit. A kínai Új Selyemút kezdeményezés különös jelentőséggel bír ebben az összefüggésben, mivel az a Földközi-tenger térségének kikötőin áthaladó konténerhajókon az Európai Unióba behozott hamisítványok jelentős növekedését eredményezheti.

Az illegális kereskedelem elleni küzdelem érdekében számos kockázatértékelési és célzott módszert igazítottak a konténeres szállításhoz, különös tekintettel a kábítószeres, valamint a veszélyes és tiltott áruk illegális kereskedelmére. Úgy tűnik azonban, hogy a hamisított áruk illegális kereskedelme nem jelent kiemelt prioritást a vámhatóságok számára, mivel a hamisított áruk szállítását általában „kereskedelmi jogsértésnek”, nem pedig bűncselekménynek tekintik. Következésképpen előfordulhat, hogy a jelenlegi bűnüldözési erőfeszítések nem megfelelőek e kockázat kezeléséhez.

Az ágazat tett némi erőfeszítést annak érdekében, hogy fokozza az összefogást a tengeri szállításban az illegális kereskedelem elleni küzdelem terén. Jó példa erre az a „szándéknyilatkozat”, amelyben közismert márkatulajdonosok, hajóüzemeltetők és szállítmányozók önkéntes iránymutatásokat dolgoztak ki annak érdekében, hogy felhívják a figyelmet arra, mennyire fontos elegendő információt gyűjteni a hajózási szolgáltatásaikat igénybe vevő felekre vonatkozóan. Úgy tűnik, hogy e tekintetben bőven van még tennivaló a helyzet javítása érdekében.