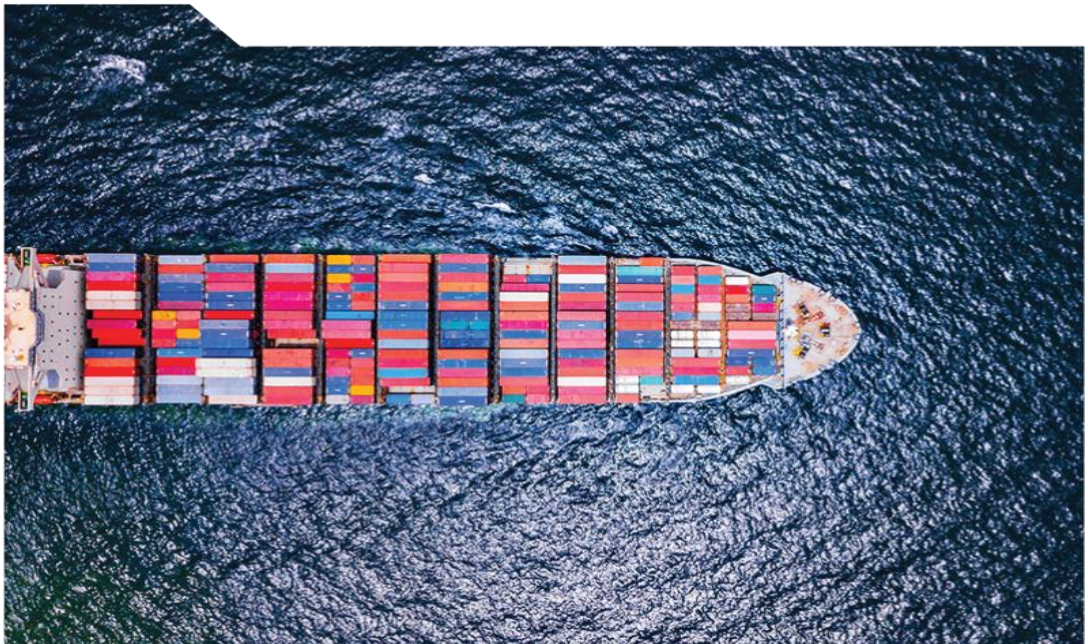


Neteisėtas naudojimas jūrų konteinervežiais vykdant pasaulinę prekybą suklastotomis prekėmis

Santrauka



2021 m. vasario mėn.

Santrauka

Prekyba suklastotomis prekėmis kelia ilgalaikę ir vis didėjančią pasaulinio masto socialinę ir ekonominę riziką veiksmingam viešajam valdymui, verslo sėkmei ir vartotojų gerovei. Kartu ši veikla organizuotoms nusikalstamoms grupuotėms tampa pagrindiniu pajamų šaltiniu. Ji taip pat stabdo ekonomikos augimą, nes mažina iš verslo gaunamas pajamas ir trukdo įmonėms diegti naujoves.

Suklastotos ir piratinės prekės vežamos praktiškai visomis transporto priemonėmis. Kalbant apie konfiskavimo atvejų skaičių, prekyba klastotėmis, jas siunčiant smulkiosiomis siuntomis, auga ir tampa didele viešosios tvarkos užtikrinimo problema; tačiau konteinervežiais gabenamų suklastotų prekių vertė yra didžiausia.

Pastaraisiais dešimtmečiais konteineriai tapo universalia priemone gabenti prekes kaip standartizuotus ir bendrus krovinius. Pradėjus naudoti konteinerius, atsirado esminių vežimo pokyčių, o dėl jų atsirado naujų logistikos galimybių, išaugo efektyvumas ir labai sumažėjo bendros tarptautinės prekybos sąnaudos. Tačiau kartu tai tapo patrauklu kontrabandininkams, nes paprasta ir mažai rizikinga į konteinerius sutalpinti ne tik suklastotas prekes, bet ir narkotines medžiagas, kitų rūšių kontrabandinės prekes ir net dokumentų neturinčius migrantus.

Atsižvelgiant į turimus duomenis, klastotojai labai intensyviai naudojami jūrų konteinervežiais. Šios ataskaitos analizėje vadovaujamosi dviejų rūšių duomenimis. Pirmiausia, tai – informacija apie prekybą suklastotomis prekėmis, kuri grindžiama Pasaulio muitinių organizacijos, Europos Komisijos mokesčių ir muitų sąjungos generalinio direktorato ir JAV muitinės ir sienų apsaugos agentūros pateiktais duomenimis apie suklastotų prekių konfiskavimą. Antra, tai prekybos naudojant konteinervežius duomenys iš EBPO Tarptautinio transporto forumo (ITF) duomenų bazės, Eurostato išorės prekybos statistikos duomenų bazės (COMEXT) ir Jungtinių Tautų prekybos ir plėtros konferencijos (UNCTAD) nustatytų jūrų konteinervežių indeksai.

Peržiūrėjus duomenis paaiškėjo, kad nors daugiausia muitinės sulaikytų suklastotų ir piratinių prekių buvo siunčiama pašto siuntomis, konfiskuotų jūrų transportu vežamų prekių vertė buvo didžiausia. 2016 m. konteinervežiais gabentos konfiskuotos suklastotos prekės sudarė 56 proc. visų konfiskuotų suklastotų prekių vertės.

Daugiausia suklastotų prekių siuntų gabenta iš Rytų Azijos, ir pirmiausia rikiuojasi Kinija bei Honkongas (Kinija). Indija, Malaizija, Meksika, Singapūras, Tailandas, Turkija ir Jungtiniai Arabų Emyratai nagrinėtais laikotarpiais taip pat išlieka vienos pagrindinių valstybių, iš kurių visame pasaulyje prekiaujama suklastotomis ir piratinėmis prekėmis.

Kaip matyti iš papildomos Europos Sąjungos analizės, daugiau kaip pusė konteinerių, 2016 m. vežtų laivais iš valstybių, kurios, kaip žinoma, yra pagrindiniai suklastotų prekių

šaltiniai, į ES pateko per Vokietiją, Nyderlandus ir Jungtinę Karalystę. Taip pat yra ES šalių, pvz., Bulgarija, Rumunija, Kroatija ir Graikija, kuriose prekybos, naudojant konteinerius, mastas apskritai gana mažas, tačiau jų importo iš valstybių, kuriose labai klastojamos prekės, lygis yra aukštas.

ES vykstantys ir planuojami infrastruktūros pokyčiai galėtų gerokai pakeisti klastočių importo konteineriuose modelius. Šiomis aplinkybėmis ypač svarbi Kinijos iniciatyva „Viena juosta, vienas kelias“, nes dėl jos galėtų labai išaugti suklastotų prekių, į Europos Sąjungą patenkančių konteinervežiais per Viduržemio jūros regiono uostus, skaičius.

Siekiant kovoti su neteisėta prekyba, buvo pradėti taikyti keli rizikos vertinimo ir nustatymo metodai, pritaikyti konteinervežiams, visų pirma siekiant nustatyti neteisėtą prekybą narkotinėmis medžiagomis ir pavojingomis bei draudžiamomis prekėmis. Tačiau, atrodo, neteisėta prekyba suklastotomis prekėmis nebuvo pagrindinis muitinės prioritetas, nes suklastotų prekių vežimas paprastai laikomas komercinės prekybos pažeidimu, o ne nusikalstama veika. Todėl esamos viešosios tvarkos užtikrinimo priemonės gali būti netinkamos reaguojant į šią riziką.

Pramonės sektoriuje būta tam tikrų pastangų, kuriomis siekta sustiprinti koordinavimą kovojant su neteisėta prekyba naudojant jūrų transportą. Geras pavyzdys yra ketinimų deklaracija, kuri yra gerai žinomų prekių ženklų savininkų, laivų valdytojų ir ekspeditorių parengtos savanoriškos gairės, skirtos geriau informuoti apie tai, kaip svarbu surinkti pakankamai informacijos apie asmenis, kurie naudojami jų laivybos paslaugomis. Atrodo, kad šioje srityje dar reikia daug ką tobulinti.