

Konteinerkravu kuģu ļaunprātīga izmantošana viltotu preču tirdzniecībā pasaules mērogā

Kopsavilkums



2021. gada februāris

Kopsavilkums

Viltotu preču tirdzniecība ir ilglaicīgs un aizvien izplatītāks pasaules mēroga sociālekonomisks risks, kas apdraud efektīvu valsts pārvaldi, sekmīgu uzņēmējdarbību un patērētāju labklājību. Tajā pašā laikā tā kļūst par organizētās noziedzības grupu lielu ienākumu avotu. Tā arī kaitē ekonomikas izaugsmei, ietekmējot uzņēmumu ieņēmumus un to vēlmi ieviest jauninājumus.

Viltotas un pirātiskas preces parasti piegādā ar gandrīz visiem transporta veidiem. Attiecībā uz konfiskācijas gadījumu skaitu viltojumu tirdzniecība, sūtot mazās pakās, pieaug un kļūst par būtisku problēmu tiesībsardzības izpratnē; tomēr vērtības ziņā acīmredzami dominē viltojumi, ko pārvadā ar konteinerkuģiem.

Pēdējo desmitgažu laikā konteineri ir kļuvuši par vispārēju līdzekli preču apvienošanai standartizētā un vienotā kravā. Konteineru ieviešana bija revolucionārs pavērsiens pārvadājumos, piedāvājot jaunas loģistikas iespējas, palielinot efektivitāti un ievērojami samazinot starptautiskās tirdzniecības kopējās izmaksas. Tajā pašā laikā kontrabandisti konteinerus uztver kā vieglu un zema riska pārvadāšanas veidu, jo tajos var slēpt ne tikai viltotas preces, bet arī narkotikas un cita veida kontrabandu, un pat migrantus bez dokumentiem.

Pieejamie dati apstiprina, ka viltotāji ļoti plaši izmanto konteinerus nelikumīgos pārvadājumos pa jūru. Šajā ziņojumā veiktajā analīzē izmantoti divu veidu dati. Pirmkārt, tā ir informācija par viltotu preču tirdzniecību, kuras pamatā ir muitas dati par viltotu preču konfiskāciju, kas saņemta no Pasaules Muitas organizācijas, Eiropas Komisijas Nodokļu politikas un muitas savienības ģenerāldirektorāta, kā arī no ASV Muitas un robežsardzes aģentūras (CBP). Otrkārt, ir ietverti dati par tirdzniecību ar konteinerkuģiem no ESAO Starptautiskā transporta foruma (ITF) datubāzes, Eurostat Comext, un rādītāji par konteinerkravu jūras transportu, ko sagatavojuši UNCTAD (Apvienoto Nāciju Organizācijas Tirdzniecības un attīstības konference).

Pārbaudot datus, tika konstatēts, ka, lai gan visvairāk muitas konfiscēto viltoto un pirātisko produktu bija no pasta pakām, jūras transports veidoja aizturēto produktu vislielāko vērtību. 2016. gadā konteinerkuģi pārvadāja 56 % no konfiscēto viltojumu kopējās vērtības.

Visvairāk viltojumu tika transportēti no Austrumāzijas, Ķīnai un Honkongai (Ķīna) ierindojušies saraksta augšgalā. Indija, Malaizija, Meksika, Singapūra, Taizeme, Turcija un Apvienotie Arābu Emirāti arī joprojām ir vienas no galvenajām viltotu un pirātisku preču, kuras pārskata periodos tirgoja visā pasaulē, izcelsmes valstīm.

Papildu analīze, kas veikta attiecībā uz Eiropas Savienību, parādīja, ka vairāk nekā puse konteineru, ko 2016. gadā pārvadājuši kuģi no ekonomikām, par kurām ir zināms, ka tās ir nozīmīgi viltojumu avoti, ES ievesti caur Vāciju, Nīderlandi un Apvienoto Karalisti. Dažās ES valstīs, piemēram, Bulgārijā, Rumānijā, Horvātijā un Grieķijā, ir salīdzinoši neliels konteineru tirdzniecības apjoms kopumā, bet importa līmenis no intensīvas viltošanas ekonomikām ir augsts.

Pašreizējā un plānotā infrastruktūras attīstība ES varētu ievērojami mainīt viltotu preču importa modeļus, izmantojot konteinerus. Šajā kontekstā īpaša nozīme ir Ķīnas iniciatīvai “Viena josla, viens ceļš”, jo tās rezultātā varētu ievērojami palielināties viltojumi, ko Eiropas Savienībā ieved konteineros caur Vidusjūras reģiona ostām.

Lai apkarotu nelikumīgu tirdzniecību, ir pielāgotas vairākas riska novērtēšanas un mērķtiecības metodes konteinerkravu pārvadājumiem, galvenokārt, lai vērstos pret narkotisko un bīstamu un aizliegtu preču nelikumīgu tirdzniecību. Tomēr šķiet, ka nelikumīga viltojumu tirdzniecība nav bijusi muitas prioritāte, jo viltotu preču sūtījumus parasti uzskata par “komercitirdzniecības pārkāpumiem”, nevis noziedzīgu darbību. Tādējādi var izveidoties situācija, kad esošos tiesībsardzības pasākumus nepareizi pielāgo, reaģējot uz šo risku.

Nozares pārstāvji ir pielikuši pūles, lai uzlabotu koordināciju cīņā pret nelikumīgas tirdzniecības draudiem jūras transporta nozarē. Labs piemērs ir “nodomu deklarācija”, kurā labi zināmu zīmolu īpašnieki, kuģu operatori un kravu ekspeditori sadarbojās, lai izstrādātu brīvprātīgas vadlīnijas ar nolūku palielināt informētību par to, cik svarīgi ir savākt pietiekamu informāciju par personām, kas izmanto viņu kuģu pakalpojumus. Šķiet, ka šajā ziņā vēl ir vajadzīgi ievērojami uzlabojumi.