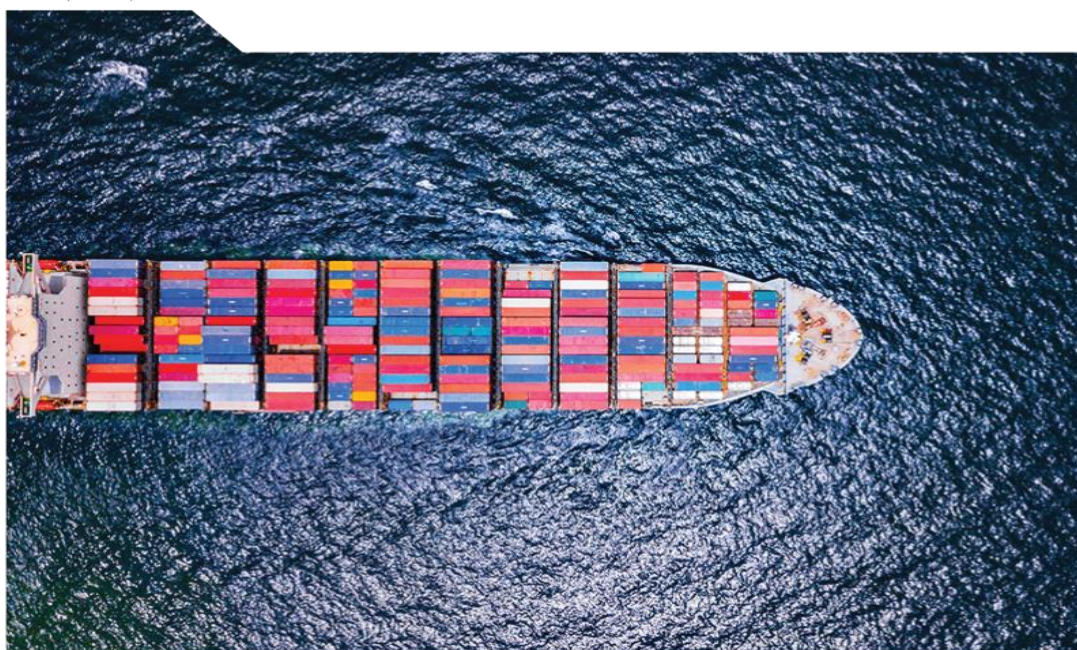


# Niewłaściwe użycie morskiej żeglugi kontenerowej w światowym handlu podrobionymi towarami

Streszczenie



## Streszczenie

---

Handel podrobionymi towarami to długofalowe, rosnące zagrożenie społeczno-ekonomiczne na światową skalę, które jest szkodliwe dla skutecznego publicznego zarządzania, wydajnego handlu i dla samych klientów. Równolegle proceder ten staje się głównym źródłem dochodu dla organizacji przestępczych. Trend ten ma również szkodliwy wpływ na rozwój gospodarczy, doprowadzając zarówno do zmniejszenia dochodów przedsiębiorstw, jak i obniżenia motywacji przedsiębiorców do innowacji.

Podrobione i pirackie wyroby są wysyłane za pomocą praktycznie wszelkich środków transportu. Jeśli chodzi o liczbę konfiskat, handel towarami podrobionymi za pośrednictwem małych paczek rośnie i staje się istotnym problemem pod względem egzekwowania prawa; jednak pod względem wartości zdecydowanie dominuje transport podrobionych towarów kontenerowcami.

W ciągu ostatnich dziesięcioleci kontenery stały się uniwersalnym sposobem łączenia towarów w znormalizowany i jednolity ładunek. Wprowadzenie kontenerów było rewolucyjną zmianą w transporcie, która oferowała nowe możliwości logistyczne, zwiększyła wydajność i znacznie obniżyła ogólne koszty handlu międzynarodowego. Jednocześnie stały się one atrakcyjne dla osób dokonujących przerzutu przez granicę, biorąc pod uwagę łatwość i niewielkie ryzyko umieszczania w kontenerach nie tylko podrobionych produktów, ale także narkotyków i innych przemyconych przedmiotów, a nawet migrantów nieposiadających dokumentów.

Dostępne dane potwierdzają wysoką intensywność nadużyć morskiej żeglugi kontenerowej przez fałszerzy. W analizie zawartej w niniejszym sprawozdaniu wykorzystano dwa rodzaje danych. Pierwszy to informacje dotyczące handlu podrobionymi towarami, które opierają się na danych celnych na temat konfiskaty podrobionych towarów otrzymanych od Światowej Organizacji Celnej, Dyrekcji Generalnej KE ds. Podatków i Unii Celnej oraz US Customs and Border Protection Agency [amerykańskie służby celne i ochrony granic (CBP)]. Drugi obejmuje dane dotyczące handlu statkami kontenerowymi pochodzące z bazy danych OECD ds. Międzynarodowego Forum Transportu (ITF), bazy Comext Eurostatu, a także wskaźniki dotyczące kontenerowego transportu morskiego opracowane przez UNCTAD (Konferencja Narodów Zjednoczonych ds. Handlu i Rozwoju).

Przegląd danych wykazał, że chociaż największa liczba konfiskat celnych towarów podrobionych i pirackich pochodziła z paczek pocztowych, transport morski odpowiadał największej wartości skonfiskowanych towarów. W 2016 r. kontenerowce przewoziły 56% łącznej wartości skonfiskowanych towarów podrobionych.

Największa liczba przesyłek podrobionych towarów pochodzi z Azji Wschodniej, z Chinami i Hongkongiem (Chiny) na szczycie rankingu. Indie, Malezja, Meksyk, Singapur, Tajlandia, Turcja i Zjednoczone Emiraty Arabskie pozostają również wśród

gospodarek z góry listy pochodzenia towarów podrobionych i pirackich sprzedawanych na całym świecie w badanym okresie.

Dodatkowa analiza przeprowadzona dla Unii Europejskiej wykazała, że ponad połowa kontenerów transportowanych w 2016 r. przez statki pochodzące z gospodarek uznanych za główne źródła towarów podrobionych wjeżdżała do UE przez Niemcy, Holandię i Zjednoczone Królestwo. Niektóre kraje UE, takie jak Bułgaria, Rumunia, Chorwacja i Grecja, mają również stosunkowo niewielki wolumen handlu kontenerami w ogóle, ale charakteryzują się wysokim poziomem przywozu z gospodarek o dużej intensywności występowania podrobionych towarów.

Bieżące i planowane zmiany infrastruktury w UE mogą znacznie zmienić wzorce przywozu podrobionych towarów w kontenerach. W tym kontekście szczególne znaczenie ma chińska Inicjatywa *Belt and Road* (inicjatywa pasa i szlaku), ponieważ może ona doprowadzić do znacznego wzrostu liczby podrobionych towarów wjeżdżających do Unii Europejskiej na kontenerowcach przez porty w regionie Morza Śródziemnego.

Aby zwalczać nielegalny handel, dostosowano szereg metod oceny ryzyka i ukierunkowania w odniesieniu do żeglugi kontenerowej, w szczególności w celu zwalczania nielegalnego handlu narkotykami oraz towarami niebezpiecznymi i zakazanymi. Wydaje się jednak, że nielegalny handel towarami podrobionymi nie był dla organów celnych kwestią o wysokim znaczeniu, ponieważ przemieszczanie towarów podrobionych jest powszechnie postrzegane jako „naruszenia handlowe”, a nie działalność przestępcza. W związku z tym obecne wysiłki w zakresie egzekwowania przepisów mogą nie być odpowiednio dostosowane do tego ryzyka.

Branża poczyniła pewne wysiłki, aby poprawić koordynację w celu przeciwdziałania zagrożeniu związanemu z nielegalnym handlem w transporcie morskim. Dobrym przykładem jest „deklaracja intencji”, w której znani właściciele marek, operatorzy statków i spedytorzy współpracowali, aby opracować dobrowolne wytyczne w celu zwiększenia świadomości znaczenia gromadzenia wystarczających informacji na temat podmiotów korzystających z ich usług wysyłkowych. Wydaje się, że istnieją znaczne możliwości poprawy w tym zakresie.