

# Zloraba pomorskega kontejnerskega prometa v svetovni trgovini s ponaredki

Povzetek



## Povzetek

---

Trgovina s ponarejenim blagom je dolgoletna težava in postaja čedalje večje svetovno socialno-ekonomsko tveganje, ki ogroža učinkovito javno upravljanje, uspešno poslovanje in blaginjo potrošnikov. Hkrati postaja vse pomembnejši vir dohodka za organizirane kriminalne združbe. Tovrstna trgovina škoduje gospodarski rasti, saj spodkopava prihodke podjetij in njihovo spodbudo za inovacije.

Običajno se ponarejeni in piratski proizvodi pošiljajo s praktično vsemi prevoznimi sredstvi. Kar zadeva število zasegov, narašča trgovanje s ponaredkom v majhnih paketih, kar postaja vse večja težava v smislu kazenskega pregona, vendar z vidika vrednosti več kot očitno prevladujejo ponaredkom, poslani s kontejnerskimi ladjami.

V zadnjih desetletjih so zabojniki postali univerzalno sredstvo za združevanje blaga v standardiziran, enoten tovor. Uvedba zabojnikov je pomenila revolucionarno spremembo na področju prevoza, ki je prinesla nove logistične možnosti, povečala učinkovitost in močno zmanjšala skupne stroške mednarodne trgovine. Dobro priložnost pa so v zabojniki prepoznali tudi tihotapci, saj tovrstni prevoz omogoča preprosto in malo tvegano tihotapljenje ne samo ponarejenih proizvodov, ampak tudi drog in drugih vrst tihotapskega blaga ter celo neregistriranih migrantov.

Razpoložljivi podatki potrjujejo, da ponarejevalci zelo pogosto zlorabljajo pomorski kontejnerski promet. Pri analizi v tem poročilu sta bili uporabljeni dve vrsti podatkov. Prvi so podatki o trgovini s ponarejenim blagom, ki temeljijo na carinskih podatkih o zasegih ponarejenega blaga, pridobljenih od Svetovne carinske organizacije, Generalnega direktorata Evropske komisije za obdavčenje in carinsko unijo ter Urada ZDA za carinsko in mejno zaščito (CBP). Drugi so podatki iz podatkovne zbirke Mednarodnega prometnega foruma pri OECD o trgovini s kontejnerskimi ladjami, Eurostatove podatkovne zbirke COMEXT in indeksov pomorskega kontejnerskega prometa, ki jih je pripravila Konferenca Združenih narodov za trgovino in razvoj (UNCTAD).

Pregled podatkov je pokazal, da se je največ carinskih zasegov ponarejenih in piratskih proizvodov sicer nanašalo na poštne pakete, da pa se je največja zasežena vrednost nanašala na pomorski promet. Leta 2016 so kontejnerske ladje prepeljale 56 % celotne vrednosti zaseženih ponaredkov.

Največ pošiljk ponaredkov je izviralo iz Vzhodne Azije, pri čemer sta bila na vrhu lestvice Kitajska in Posebno upravno območje Ljudske republike Kitajske Hongkong. Indija, Malezija, Mehika, Singapur, Tajska, Turčija in Združeni arabski emirati prav tako ostajajo med glavnimi državami porekla ponarejenega in piratskega blaga, s katerim se je v zadevnih obdobjih trgovalo po svetu.

Dodatna analiza, ki jo je opravila Evropska unija, je pokazala, da je leta 2016 več kot polovica zabožnikov, ki so prispeli z ladjami iz držav, znanih kot glavni viri ponaređkov, v EU vstopila skozi Nemčijo, Nizozemsko in Združeno kraljestvo. Nekaj je tudi držav EU, na primer Bolgarija, Romunija, Hrvaška in Grčija, z razmeroma majhnim obsegom trgovine z zabožniki, vendar visoko stopnjo uvoza iz držav, za katere je značilno intenzivno ponaređanje.

Sedanji in načrtovani razvoj infrastrukture v EU bi lahko znatno spremenila vzorce uvažanja ponaređenega blaga z zabožniki. V zvezi s tem je zlasti skrb vzbujajoča kitajska pobuda „En pas, ena pot“, saj bi lahko povzročila precejšnje povečanje vstopa ponaređkov v Evropsko unijo s kontejnerskimi ladjami skozi pristanišča v Sredozemlju.

Na področju pomorskega kontejnerskega prometa so bile oblikovane številne metode ocenjevanja tveganja in odkrivanja nedovoljene trgovine, še zlasti z mamili ter nevarnim in prepovedanim blagom. Zdi pa se, da nedovoljena trgovina s ponaređki ni prednostna naloga carinskih organov, saj se pošiljke ponaređkov pogosto obravnavajo kot „kršitve na področju trgovinske menjave“ in ne kot kriminalna dejavnost. Obstoječa prizadevanja na področju kazenskega pregona zato morda niso povsem ustrezno prilagojena, da bi omogočala ustrezen odziv na to tveganje.

V industrijskih panogah je vidnih nekaj prizadevanj za okrepitev usklajevanja v boju proti grožnji nedovoljene trgovine v pomorskem prometu. Dober zgled tega je „izjava o nameri“, v okviru katere so lastniki znanih blagovnih znamk, upravljavci plovil in špediterji skupaj oblikovali prostovoljne smernice za ozaveščanje o pomembnosti zbiranja zadostnih informacij o osebah, ki uporabljajo njihove storitve ladijskega prevoza. Zdi se, da je pri tem mogoče še precejšnje izboljšanje.