

**ТРАНСПОРТ,  
КОНТРАБАНДА И  
ОРГАНИЗИРАНА  
ПРЕСТЪПНОСТ**

## **CSD АНАЛИЗИ/REPORTS:**

1. България и структурните фондове на Европейския съюз. С., 1999.  
ISBN 954-477-050-X
2. Структурните фондове на Европейския съюз: кратко ръководство. С., 1999.  
ISBN 954-477-036-4
3. Социални проблеми на присъединяването на България към Европейския съюз. С., 1999.  
ISBN 954-477-052-6
4. Подготовка за преговори за членство на България в Европейския съюз. С., 1999.  
ISBN 954-477-056-9
5. Присъединяването на България към Европейския съюз: ролята на политическите партии. С., 1999.  
ISBN 954-477-054-2
6. Българският капиталов пазар в контекста на присъединяването към Европейския съюз. С., 1999.  
ISBN 954-477-058-5
7. Корупция и контрабанда: мониторинг и превенция. С., 2000.  
ISBN 954-477-077-1
8. Корпоративно управление и контрол в България. С., 2000.  
ISBN 954-477-083-6
9. Корупция и контрабанда: мониторинг и превенция.  
Второ преработено и допълнено издание. С., 2000.  
ISBN 954-477-086-0
10. Контрабандните канали в Югоизточна Европа. С., 2002.  
ISBN 954-477-098-4
11. Корупция, контрабанда и институционална реформа. С., 2002.  
ISBN 954-477-100-X
12. Пазарът на наркотици в България. С., 2003.  
ISBN 954-477-111-5
13. Партньори в престъпността: Рисковете от симбиозата между сектора за сигурност и организираната престъпност в Югоизточна Европа. С., 2004.  
ISBN 954-477-114-X
14. Българският износ на оръжие: Оценка на контролния механизъм върху експорта на малки оръжия и леко въоръжение. С., 2004.  
ISBN 954-477-116-6
- 15. Транспорт, контрабанда и организирана престъпност. С., 2004.  
ISBN 954-477-118-2**

### **Редакционен съвет**

Огнян Шентов  
Бойко Тодоров  
Александър Стоянов

**ISBN 954-477-118-2**

**©2004 Център за изследване на демокрацията**  
**Всички права запазени.**

ул. „Александър Жендов“ 5, 1113 София  
тел. (+ 359 2) 971 3000, факс (+ 359 2) 971 2233  
[www.csd.bg](http://www.csd.bg), [csd@online.bg](mailto:csd@online.bg)

Настоящият доклад е дело на експертен екип на Центъра за изследване на демокрацията, в който участваха **Тихомир Безлов, Филип Гунев, Емил Ценков и Петкан Илиев.**

Центърът за изследване на демокрацията благодари за бележките и предложенията на:

<b>Бойко Коцев</b>	Заместник министър на вътрешните работи
<b>Бойко Славчев</b>	Съветник, Кабинет на министъра на вътрешните работи
<b>подп. Валентин Колев</b>	Началник сектор, Дирекция „Национална служба полиция“, МВР
<b>Георги Георгиев</b>	Старши инспектор, Агенция „Митници“, Аерогара София
<b>Димитър Йотов</b>	Ръководител на катедра, Академия на МВР
<b>Жанет Папазова</b>	Началник на отдел „Информация и анализи“, НСБОП
<b>Ивайло Ангелов</b>	Експерт
<b>Петър Киров</b>	Началник сектор, Дирекция „Инспекторат“, МВР
<b>Румен Данев</b>	Директор, „Митническо разузнаване и разследване“, Агенция „Митници“
<b>Румен Стоянов</b>	Национална служба „Гранична полиция“
<b>Славчо Михалков</b>	Експерт, Дирекция „Инспекторат“, МВР
<b>Стоимен Чакалов</b>	Журналист, вестник „Банкеръ“
<b>Чавдар Христов</b>	Преподавател, СУ „Климент Охридски“

Центърът за изследване на демокрацията благодари на **Правителството на Великобритания** и **Посолството на Великобритания** в София за финансовата подкрепа при изготвянето на този доклад.



# СЪДЪРЖАНИЕ

<b>РЕЗЮМЕ</b> .....	7
<b>1. УВОД</b> .....	13
<b>2. ГРАНИЧЕН КОНТРОЛ В ПРЕХОДНИЯ ПЕРИОД</b> .....	15
2.1. ТЕНДЕНЦИИ В ТЪРГОВСКИТЕ ПОТОЦИ .....	15
2.2. ОГЛЕДАЛНА СТАТИСТИКА .....	16
2.3. ГРАНИЧНИЯТ КОНТРОЛ .....	22
2.3.1. СИСТЕМАТА ЗА ГРАНИЧЕН КОНТРОЛ .....	22
2.3.2. ПРОБЛЕМИ В СИСТЕМАТА ЗА ГРАНИЧЕН И МИТНИЧЕСКИ КОНТРОЛ .....	24
<b>3. ТРАНСПОРТНИ ФИРМИ И КОНТРАБАНДА</b> .....	25
3.1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ .....	25
3.2. РЕЧЕН ТРАНСПОРТ .....	26
3.3. МОРСКИ ТРАНСПОРТ .....	28
3.4. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ .....	30
3.5. ТОВАРЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ .....	32
3.6. ШОСЕЕН АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ .....	36
3.7. СПЕДИТОРИ И МИТНИЧЕСКИ АГЕНТИ .....	38
<b>4. ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА</b> .....	41
4.1. ШОСЕЙНИ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ГКПП .....	42
4.2. ПРИСТАНИЩА И ЛЕТИЩА .....	44
<b>5. ОРГАНИЗИРАНА ПРЕСТЪПНОСТ И КОНТРАБАНДА НА СТОКИ ОТ ТУРЦИЯ И КИТАЙ</b> .....	47
5.1. ТУРСКОТО ТРАСЕ .....	49
5.1.1. „ВОДАЧКИТЕ“ .....	50
5.1.2. „СКЛАДОВЕ – ПАЗАРИ“ И ТЕХНИТЕ ОХРАНИТЕЛИ .....	51
5.1.3. ПОЛИТИЧЕСКА КОРУПЦИЯ И КОНТРАБАНДА .....	53
5.1.4. ТРАНСПОРТНИТЕ ФИРМИ И КОНТРАБАНДАТА .....	58
5.1.5. СВИВАНЕТО НА КОНТРАБАНДНИЯ ТУРСКИ ВНОС .....	59
5.2. КИТАЙСКИ СТОКИ .....	60
5.2.1. УЧАСТНИЦИТЕ В КОНТРАБАНДНИЯ ВНОС .....	61
5.2.2. ГОЛЕМИТЕ ПОСРЕДНИЦИ .....	65
5.2.3. ТРАНСФОРМАЦИЯ НА СТРУКТУРИТЕ .....	71
<b>6. КОНТРАБАНДА НА ЦИГАРИ И НЕФТОПРОДУКТИ</b> .....	74
6.1. КОНТРАБАНДАТА НА ЦИГАРИ В БЕЗМИТНИТЕ МАГАЗИНИ .....	74
6.1.1. КОНТРАБАНДНИ КАНАЛИ ЗА ИЗНОС .....	74
6.1.2. КОНТРАБАНДНИ КАНАЛИ ЗА ВНОС – БЕЗМИТНИТЕ МАГАЗИНИ .....	80
6.2. КОНТРАБАНДАТА НА НЕФТОПРОДУКТИ .....	85

<b>7. ПРЕПОРЪКИ</b> .....	91
ПРИЛОЖЕНИЕ	
РИСКОВИ ПРОФИЛИ ПО ГКПП .....	97
1. КАПИТАН АНДРЕЕВО .....	97
2. ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА .....	103
3. КУЛАТА .....	113

## РЕЗЮМЕ

Докладът *Транспорт, контрабанда и организирана престъпност* е първото за България проучване, което анализира участието на фирми от транспортния сектор в контрабандни практики.

- Докладът описва и анализира инфраструктурата на организираните престъпни групи, осъществяващи контрабанда на потребителски стоки.
- Представена е цялостна картина на престъпните и полулегалните мрежи, които участват в контрабандата на китайски и турски стоки.
- Предлага се нов прочит на данните за контрабанда на нефтопродукти.
- Описват се различните схеми, чрез които магазините за безмитна търговия спомагат за контрабандния внос на цигари.

С отварянето на българските граници след 1990 г. и преориентирането на външната търговия международният транспортен сектор в страната постепенно се либерализира и променя структурата си. Към тази нова ситуация регулаторните механизми и системата за граничен контрол се адаптират бавно. В резултат от това през периода 1990–2004 г. значителен брой транспортни компании стават част от криминални и полулегални структури и се включват в контрабандния пренос на товари и хора. Допълнителна предпоставка в тази насока е изключително бавното развитие на граничната транспортна инфраструктура.

### ТРАНСПОРТНИ ФИРМИ И КОНТРАБАНДА

През периода 1990–2004 г. се увеличава многократно броят на транспортните средства, транспортните и спедиторските фирми. С отварянето на границите, особено след края на войните в Югославия, многократно се засилват трансграничният и транзитният трафик. Външната търговия на България се преориентира и ако през 1990 г. 85% от нея е насочена към страните от бившия Съветски блок, през 2003 г. 60% е със страни от Европейския съюз.

В областта на **железопътния и речния транспорт**, въпреки запазването на монополната позиция на БДЖ и БРП, липсват регулационни практики, които ефективно да предотвратяват контрабандното транспортиране на стоки. С навлизането на все повече частни превозвачи в тези два транспортни сектора заплахата от контрабандни практики ще се увеличи. Подобни са и проблемите с **въздушния транспорт**, където някои от новопоявилите се частни превозвачи участват в контрабанда на цигари, както и в превоз на оръжие или товари до рискови точки.

След 1990 г. в **морския транспорт** навлизат частни превозвачи. Въпреки че броят на големите товарни кораби не надвишава този от 1989 г., корабите с малък тонаж се увеличават многократно, достигайки само за северното Черноморие 2800 плавателни съда. Част от тези плавателни средства участват в контрабанден внос и износ на различни стоки, особено цигари. Трансграничният морски транспорт се контролира обаче само от три катера на Гранична полиция. Контролът върху собствениците на корабите е допълнително затруднен, тъй като много от тях плават под удобен флаг и са регистрирани като офшорни фирми.

Най-сериозен е проблемът с **товарния автомобилен транспорт**, тъй като най-голяма част от контрабандата се извършва чрез него с камиони. Вместо монополния до 1990 г. СОМАТ през 2004 г. в България има 4290 транспортни фирми с 15 563 камиона. От тези фирми 2372 притежават 1 или 2 камиона. Те не са конкурентно-способни, не са добре запознати с митническото законодателство, а камионите им не отговарят на екологичните и на стандартите за безопасност на ЕС. Затова голяма част от тях са принудени да работят предимно със съседни на България страни, както и да участват в рискови или контрабандни превози. Важна част от някои контрабандни канали е и автобусният транспорт. Редица фирми, извършващи международни **автобусни превози**, се контролират от престъпни групировки. Такива автобуси осъществяват пренос на малки количества наркотици, огнестрелно оръжие, проститутки, пари, валута и ценни книги.

**Спедиторите** имат не по-малко важна роля в осъществяването на някои от контрабандните схеми. До 1990 г. спедиторската дейност е монопол на държавното дружество „Деспред“. Към 2004 г. вече има над 2000 регистрирани спедиторски фирми. Освен реномирани световни фирми обаче на пазара бързо се намесват и съвсем малки, често еднолични фирми, които за да оцелеят често са склонни към рискови дори и контрабандни превози. Подобна е ролята на **митническите агенти** (услуга, често предлагана и от спедиторите). Част от тях се контролират от бивши или настоящи митничари, които подпомагат при нужда „сивия внос“ и контрабандните схеми.

## ТРАНСПОРТНА ИНФРАСТРУКТУРА

Въпреки радикалните промени в транспортния сектор през 90-те години транспортната инфраструктура, включително и в граничните зони, започва да се подобрява едва в края на този период. И през 2004 г. тя продължава да затруднява ефективния контрол над големия брой участници в транспорта и трансграничната търговия. Предстоящото отдаване на концесии на летища и пристанища ще усложни допълнително контрола над транспортния сектор. Проблемите са особено ясно изразени в **морските пристанища**, където липсата на електронни средства за наблюдение, адекватни заграждения, добре изградена система за контрол над влизащи и излизащи лица и превозни средства са някои от причините за занижен граничен и митнически контрол.

## КОНТРАБАНДЕН ВНОС НА СТОКИ ОТ ТУРЦИЯ

Контрабандният внос на стоки от Турция продължава вече 15 години. От него държавният бюджет търпи огромни загуби, а българските производители на потребителски стоки оценяват конкуренцията като все по-трудна. В началото на 90-те години главният метод на внос е куфарната търговия. В средата на 90-те тя е заменена от много **организиран и мащабен контрабанден внос, който се контролира от престъпни групировки**, ползващи политическа подкрепа. През този период се доразвиват и другите елементи от структурата, поддържаща контрабандния внос. Това са складови пазари (например „Илиянци“), които се контролират от престъпни групировки и са основни пунктове за дистрибуция на стоките в страната.

Към края на 1998 г. започват да се очертават нови схеми за внос на турски стоки. От контрабанда постепенно се преминава към по-леки форми на митнически нарушения, като обмитяване на стоките по занижени цени, деклариране на по-малко количество или различен вид стока. С края на силовите застрахователи през 1998 г. настъпват драматични промени в организацията и на турския внос. Старите йерархии са разрушени, а раздробените структури постепенно влизат в нови отношения помежду си. Бившите конкуренти започват да участват в общи канали, осигурявайки различни звена от системата, а старите партньори да стават конкуренти и дори врагове заради преразпределянето на предишни клиенти.

През периода 2001–2003 г. Агенция „Митници“ успява постепенно да увеличи събираните митнически сборове от внесени турски стоки. През 2000–2002 г. има рязко нарастване на обмитяваната стойност на турските стоки от 264 млн. лв. на 514 млн. лв., като митническата стойност на 1 кг стока нараства от 1 лв. на 1,64 лв. Данните от 2003 г. сигнализират за значително забавяне на ръста, тъй като митническата стойност нараства едва до 1,66 лв. за 1 кг. Причините отчасти се крият в политиката на турското правителство за насърчаване на турския износ и нежеланието му да сътрудничи с Агенция „Митници“. По-важно обаче е, че каналите и инфраструктурата за контрабанден внос на турски стоки все още действат.

## КОНТРАБАНДЕН ВНОС НА КИТАЙСКИ СТОКИ

Най-мащабните контрабандни канали, в които участват и транспортни фирми, са тези за внос на китайски стоки. В периода 1998–2003 г. **контрабандата на китайски стоки се превръща в един от основните финансови източници на сивата икономика и организирани престъпни групи**. През периода 2000–2003 г. декларираната стойност на внесени китайски стоки нараства от 62 млн. евро до 217 млн. евро. В същото време тонажът на количеството внесени стоки едва се променя. Тези данни показват, че през този период сивата икономика и организирани престъпни групи загубват милиони долари приходи.

Контрабандните канали, които Агенция „Митници“ и МВР успяват да разбият през този период, излагат на показ важността на наличието на добре развита сива и черна инфраструктура за внос и разпространение на китайските стоки в страната. Тази инфраструктура включва както транспортни, спедиторски и търговски компании, така и корумпирани служители от Агенция „Митници“ и МВР.

Нейното ядро обаче са няколко търговци от китайски произход, които поради своите връзки в Китай успяват да закупят стоки на много по-ниски цени от предлаганите на другите вносители. Техни партньори в България са няколко слоя посредници с различни връзки и възможности, които осигуряват както преминаването на митнически контрол, така и разпространението на стоките в страната. Транспортният коридор, основно използван в контрабандата на китайски стоки, е Солун–Кулата–София, но контрабанди пратки също влизат и през Калотина, Русе, както и през Капитан Андреево (декларирани като турски стоки).

Организираните престъпни групировки също контролират не само складови пазари (например „Илиянци“), но също и голяма мрежа от полулегални търговци на дребно. Корумпирани служители в МВР и съдебната власт също подпомагат контрабандните структури, като спомагат да бъдат избегнати или омекотени санкциите, след като Агенция „Митници“ е подала сигнал за нарушение.

## КОНТРАБАНДНИ КАНАЛИ ЗА ЦИГАРИ И НЕФТОПРОДУКТИ

Стоките, върху които се налагат акцизни данъци, са особено привлекателни за престъпните групи. В България днес основен проблем представлява контрабандният внос на цигари и нефтопродукти. Основният проводник на контрабандния внос на цигари в България са **безмитните магазини**. В доклада са описани няколко различни схеми, чрез които от тези магазини и техните складове в страната се внасят значителни количества цигари. Анализирани са и пазарът на нефтопродукти, който привлича престъпни групи поради огромните си размери (1,6–1,8 млрд. лв. за 2003 г.) и относително ниския риск при реализирането на печалба. Описани са основните контрабандни схеми, които включват декларирането на внасяния нефтопродукт като нискообмитяем нефтопродукт, деклариране на занижени внесени количества, както и контрабандата на корабно гориво.

## ПРЕПОРЪКИ

*Институционално и международно взаимодействие*

1. **Електронен обмен на информация в реално време с митнически служби на съседните страни.** Подобен електронен обмен ще спомогне за предотвратяването на няколко вида контрабандни практики, ще улесни анализа на рисковете на отделните ГКПП и ще ускори обработването на документите на ГКПП.
2. **Подобряване на механизмите за обмен на оперативна и служебна информация** между Дирекция „Митническо разузнаване и разследване“ на Агенция „Митници“, различните служби на МВР (Национална служба „Борба с организираната престъпност“ (НСБОП), Национална служба „Гранична полиция“ (НСГП) и Дирекция „Координация и информационно-аналитична дейност“) и Министерството на финансите (Главна данъчна дирекция). **Взаимен достъп** до информационните системи трябва да се даде на **определен и тесен кръг служители на най-високо равнище**. Това ще допринесе за по-ефективна борба с организираната престъпност и трансграничните престъпни групи.

3. **Подобряване на сътрудничеството и увеличаване на ефективността при съвместните операции за разкриване на контрабандни канали** на Агенция „Митници“ и МВР.
4. **Използване ресурсите на българските Военноморски сили (ВМС) за предотвратяване на контрабандата.** Необходимо е НСГП, Агенция „Митници“ и Министерството на отбраната да разработят механизми, чрез които ВМС да може да подпомагат работата на НСГП и митниците със своите системи за наблюдение и кораби.
5. **Включване на митнически служители и риболовни специалисти от Министерство на транспорта съобщенията към екипажите на катерите на НСГП,** охраняващи морските и речните граници.

#### *Гранична сигурност*

6. **Подобряване на граничния контрол над пристанища и летища.** В пристанищата и летищата едновременно действат частни охранителни фирми, НСГП, а на летищата – и Охранителна полиция. Запазването на сегашния модел налага по-високи изисквания пред частните охранителни фирми, действащи в пристанищата и летищата, и нормативно регламентирано разделение на отговорностите с НСГП. Като алтернатива НСГП може да из земе функциите на частните охранителни фирми.
7. **Засилване сигурността на пристанищата.** Национална компания „Пристанища“ към Министерството на транспорта и съобщенията трябва да повиши сигурността на пристанищата, инвестирайки в електронни системи за наблюдение и охрана.

#### *Анализ на риска*

8. **Изчерпателно проучване на кандидати за концесии на летища и пристанища.** При сключване на концесии за мениджмънт на летища и пристанища Министерството на транспорта и съобщенията трябва да потърси съдействие и мнение от НСБОП, Агенция „Митници“ и НРС, за да бъдат проучени кандидатите за евентуални връзки с контрабандни канали.
9. **Министерството на транспорта и съобщенията да предоставя информация на Агенция „Митници“ и МВР за лицензираните фирми за международен транспорт.** Тази информация не само би съдействала Министерството да контролира по-ефективно транспортните фирми, но ще помогне на НСГП и Агенция „Митници“ да формират рисковите профили на транспортни фирми.
10. **Плащане на едно гише.** Нужно е всички държавни вземания на ГКПП да се извършват от Агенция „Митници“. Такава реформа ще отговаря на практиките в ЕС. Тя ще намали както времето за обработка на камиони, така и броя на подкупите, тъй като голяма част от тях отиват за служители на Управление „Пътни такси и разрешителни“.

11. **Предварително предоставяне на информация за пристигащи товарни пратки.** Нужни са изменения в в *Закона за митниците*, където да се изисква транспортните средства да представят предварителен митнически манифест преди въвеждане на стоките на митническата територия на страната. Тази мярка ще даде възможност на Агенция „Митници“ да разполага с повече време за рисков анализ на пристигащите стоки и превозвачи.
12. **Въвеждане на електронни системи за контрол над безмитните магазини.** Всяка продажба във всеки от безмитните магазини да се регистрира в реално време от Агенция „Митници“. Така ще се избегне една от най-честите измами в митническите магазини, където за изключително кратко време се правят множество фиктивни продажби.

#### *Управление на човешките ресурси*

13. **Въвеждане на допълнително възнаграждение за работа при повишен риск.** Голяма част от служителите на Агенция „Митници“ работят в условия на повишен риск. Техните заплати обаче не отразяват този факт. Нужно е и служителите на Агенция „Митници“, които работят в рискови условия, да получават подобаващи възнаграждения.
14. **Усъвършенстване на системата за мотивация в Агенция „Митници“.** Като се имат предвид нормативната рамка и наличните финансови ресурси в Агенция „Митници“, най-бърз ефект за намаляване на контрабандата ще имат промени в системата за мотивация за разкриване на митнически нарушения. Нужно е да се разработи механизъм, който да не насърчава безпричинното издаване на актове, но да мотивира служителите.
15. **Промяна в структурата и постепенно повишаване заплащането на служителите на Агенция „Митници“.** Подобна стъпка ще зададе ясен хоризонт за стабилна професионална кариера на лоялните служители в Агенция „Митници“ и ще намали корупционния натиск.

## **МЕТОДОЛОГИЯ**

Настоящото проучване е резултат от усилията на работна група на Центъра за изследване на демокрацията. Тя включва служители на Агенция „Митници“, НСБОП и НСПП, Инспектората на МВР, Инспектората на Агенция „Митници“ и преподаватели в СУ „Климент Охридски“ и Академията на МВР. Проведени бяха близо 700 интервюта с бивши и настоящи служители на Агенция „Митници“, НСПП, НСБОП, Военноморските сили, превозвачи, шофьори на камиони и търговци. Бяха извършени и теренни проучвания на четири гранични пункта – Кулата, Капитан Андреево, пристанище Варна и летище София.

## 1. УВОД

С разпадането на Съветския блок и либерализацията на външната търговия външнотърговските партньори на България радикално се променят: от 85% обмен с бившия Съветски блок към над 60% със страни, членки на Европейския съюз. Същевременно реформирането и модернизирането на държавните институции, като Агенция „Митница“, Главна данъчна дирекция и службите за сигурност протичат бавно и с компромиси. В резултат „границата“ се превръща в механизъм за преразпределение на национално богатство, сравним по обем само с този на приватизацията.

Войните в бивша Югославия, хаосът в новопоявилите се държави от бившия Съветски съюз и специфичната транспортна инфраструктура на Балканите създават тежка ситуация, при която организираната престъпност успява да постигне сериозно влияние върху българските граници и прилежащите транспортни коридори.

Докладът *Транспорт, контрабанда и организирана престъпност* е първото за България проучване, което анализира участието на фирми от транспортния сектор в контрабандни практики.

- Докладът описва и анализира **структурата на организираните престъпни групи**, осъществяващи контрабанда на потребителски стоки. Разгледани са различните нива и сложни взаимовръзки между полулегални търговци, престъпници и посредници. Обяснени са корупционните модели и участието на държавни служители (от митниците, МВР, съдебната власт) в контрабандни практики. Чрез представения исторически преглед на развитието на контрабандните канали се обясняват много от причините, които позволяват продължаващото им съществуване. Изяснена е ролята на транспортните фирми като ключов структурен елемент, подпомагащ престъпните групи в изпълнението на контрабандни схеми.
- Представена е цялостна картина на **престъпните и полулегалните мрежи, които участват в контрабандата на китайски и турски стоки**. Показани са връзките между целия престъпен контингент лица (действащи индивидуално или чрез фирми-фантоми), „посредници“, по-неизвестни „брокери“ и други. За първи път се разкрива и обяснява особено важната роля на търговци от китайски произход. Илюстрира се ролята в престъпните структури на складови пазари (като „Илиянци“) и техните охранители, мрежите от сенчести търговци, превозвачи, спедиторски фирми и митнически агенти.
- Предлага се нов прочит на данните за **контрабанда на нефтопродукти**. От една страна, се демонстрира промената се структура на пазара на нефтопродукти в условията на значително свит незаконен внос. От друга страна, се разглеждат все още действащите схеми за контрабанда на нефтопродукти.

- Описват се различните схеми и канали за **контрабанден износ на цигари** към Западна Европа. Специално внимание се обръща на каналите за контрабанден внос на цигари чрез магазините за безмитна търговия. Описани са четири различни начина, чрез които собственици на безмитни магазини пласират цигари на вътрешния пазар.
- В доклада се предлага кратък преглед на **системите за граничен и митнически контрол и промените в тях през периода 1990–2004 г.** Анализират се транспортният отрасъл, неговата трансформация през 90-те години и включването му в контрабандните мрежи. Предлага се общ анализ на транспортната инфраструктура около граничните контролно-пропускателни пунктове (ГКПП) и съпровождащите я рискове за увеличаване на контрабандата.

При подготовката на доклада бяха използвани **три основни групи източници на информация**. Първата са **документи, официална и оперативна статистика** от МВР и Агенция „Митници“, Министерството на транспорта и съобщенията, Световната банка. Втората е свързана с **наблюдения по места** – интервюта със служители от различни равнища в МВР и Агенция „Митници“. Третата група източници са **интервюта** с шофьори, моряци, летци, служители в РВД, собственици на превозвачески и спедиторски фирми, както и с участвали в схеми, свързани с митнически нарушения.

Докладът препоръчва **пакет от мерки**, чрез които държавните институции и международната общност могат да намалят размерите на контрабандата. Препоръките подчертават необходимостта от междуинституционално взаимодействие, международно сътрудничество, повишени мерки за сигурност, по-добро оборудване и по-качествено управление на човешките ресурси.

С предстоящото членство на България в ЕС и превръщането ѝ в ключова външна граница на Европейския съюз заплахата от престъпните структури, осъществяващи контрабанда, ще придобият общоевропейски измерения. Контрабандата ще продължи да има най-голям негативен ефект върху икономиката на България поради факта, че близо 70 % от БВП на страната преминава през границите ѝ.

## 2. ГРАНИЧЕН КОНТРОЛ В ПРЕХОДНИЯ ПЕРИОД

До началото на 90-те години на миналия век граничните инфраструктура и контролни механизми са пригодени най-вече към позицията на България в Съветския блок. По „зелените граници“ с Югославия, Гърция и Турция са издигнати заграждения. Граничните контролно-пропускателни пунктове с тези държави са съвсем малки, тъй като 85 % от търговията до 1990 г.<sup>1</sup> се осъществява със социалистическите страни. Няколкото гранични поста по тези граници са (в повечето случаи продължават да бъдат) тесни двулентови шосета, изцяло контролирани от Гранични войски и секретните служби. Малкото стоки и хора, които преминават границите, са подлагани на щателни проверки.

Отварянето на границите през 1990 г. поставя началото на процес на бавна реформа на работата на митниците и другите гранични служби – процес, който ще продължава активно до очертаващото се приемане на България в Европейския съюз (ЕС) през 2007 г. Търговският обмен с Гърция и Турция за периода 1990–2003 г. нараства близо десет пъти. Около 60 % от него се прехвърля към страни от ЕС. Тези промени бързо правят невъзможни пълните щателни проверки, които митниците осъществяват по тези граници преди 1989 г.

### 2.1. ТЕНДЕНЦИИ В ТЪРГОВСКИТЕ ПОТОЦИ

В периода 1950–1989 г. с приоритет се ползват предимно морската търговия (фериботната линия Варна–Иличовск), железопътната и шосейната инфраструктура през Румъния към Съветския съюз. Друга характерна особеност са интензивните икономически отношения с редица страни от Близкия и Средния изток<sup>2</sup>.

Както структурата на външната търговия на страната, така и натовареността на транспортната ѝ система претърпяват резки промени през 90-те години. Намалява търговският обмен с Русия и с някои бивши социалистически страни и се засилва търговията с ЕС и балканските държави, особено с Турция и Гърция. Вносът ни е предимно от Германия (29 %), Италия и Гърция (16 %), а износът е за Италия (25 %), Германия (22 %) и Гърция (16 %).

Редица причини превръщат България от износител на стоки с висока степен на преработка (машиностроене и електроника) в износител на ниско преработени продукти и суровини – метали и продукти от тях, химически и минерални продукти, текстил и др. Сред тези причини са разпадането на икономическите

<sup>1</sup> Национален статистически институт, *Статистически годишник на Република България*. С., 1991, с. 308.

<sup>2</sup> Илюстрация на това е, че през 80-те години икономическите отношения със страни като Иран, Ирак, Сирия, Либия и Алжир носят на страната около 70 % от постъпленията ѝ в твърда валута.

връзки в бившия СССР, ограничаването на търговията с „рискови държави“, забавянето на технологичното обновление, нестабилността на мениджърския персонал и нарочното обезценяване на предприятията с цел по-евтина приватизация. Същевременно вносът, в частност от съседните страни, се разширява и включва големи количества плодове, зеленчуци и хранителни стоки (таблица 1).

**Таблица 1. Внос на Република България**

Внос (млн. щ.д.)	1990 1998 1999 2000 2001 2002 2003						
	Германия	535,9	689,2	821,2	902,6	1109,4	1128,3
Русия (СССР)	2648,2	1016,4	1109,7	1582,4	1452,7	1146,6	1348,8
Италия	89,7	380,3	463,4	549,6	695,9	893,9	1099,6
Гърция	15,2	289,5	311,7	317,9	411,6	475,7	712,6
Турция	23,8	122,1	167	214,4	273,3	390,3	657,6
Франция	34,2	223,4	287,7	316,4	437,9	445	606,1

Източник: БНБ, НСИ

Най-голям е скокът в стокообмена с балканските страни, като при търговията с Турция има нарастване от 35 млн. щ.д. през 1990 г. на 1,33 млрд. щ.д. през 2003 г.<sup>3</sup> Подобно е положението и със стокообмена с Гърция, който също нараства от около 55 млн. щ.д. през 1990 г. на 1,49 млрд. щ.д. през 2003 г.<sup>4</sup> И в двата случая търговското салдо е с лек превес за България.

## 2.2. ОГЛЕДАЛНА СТАТИСТИКА

Данните от Националния статистически институт (НСИ) за външния стокообмен са всъщност данни на митницата, което означава, че са „официални“. Те не отразяват стоки, които са внесени контрабандно или на занижена стойност с цел избягване на митически и данъчни плащания. Не включват и фиктивния износ с цел източване на ДДС.

По метода на огледалната статистика<sup>5</sup> (сравняващ външнотърговските данни на НСИ с тези на страните от ЕС) за 1998 г. се оказва, че внос от Европейския съюз на стойност 483 млн. щ.д. не е бил отчетен в България. Също така се

<sup>3</sup> Данните за 1990 г. са от НСИ, а за 2003 г. – от БНБ.

<sup>4</sup> Пак там.

<sup>5</sup> По подробно вж. Корупция и контрабанда: Мониторинг и превенция. Център за изследване на демокрацията, 2000, с. 39; Илиев, П. Огледалната статистика като метод за оценка на контрабандата. – В: Скрытата икономика. Център за изследване на демокрацията (под печат).

констатира, че не е отчетен и износ за 375 млн. щ.д. от България за ЕС. Това се равнява на 18 % разлика при вноса и 15 % при износа за 1998 г. За периода 1994–1998 г. се запазват различия на равнище между 15 % и 20 % спрямо европейската отчетност.

Най-големи различия при износа се наблюдават в стокообмена ни с Австрия (-30 %) и Ирландия (+234 %), а при вноса – с Гърция (-34 %), Австрия (-31 %), Холандия (-27 %). В абсолютно изражение неотчетеният внос от Гърция е 150 млн. щ.д., от Германия – 106 млн. щ.д., а от Италия и Австрия – около 60 млн. щ.д. (таблици 2 и 3).

**Таблица 2. Огледални различия в стойност (млн. щ.д.)\* и %\*\* (български износ)**

	1993		1994		1995		1996		1997		1998	
	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%
Франция	-32	-25	-50	-34	-35	-18	-26	-17	-30	-18	-35	-19
Бенелюкс	6	14	-11	-12	-37	-31	-16	-18	-31	-28	-43	-22
Холандия	-10	-15	-4	-4	-18	-15	-20	-20	-32	-30	-26	-25
Германия	-82	-25	-124	-28	-75	-14	-65	-13	-38	-8	-113	-20
Италия	35	18	-52	-16	-67	-13	-25	-5	-30	-5	-72	-12
Обединено кралство	10	9	-9	-8	-16	-9	-20	-13	-23	-15	-19	-15
Ирландия	0	-29	0	126	-2	-55	0	-21	3	135	6	234
Дания	-3	-18	-10	-46	-10	-39	-6	-23	-7	-26	-6	-21
Гърция	15	8	-27	-9	-98	-21	-25	-7	-14	-3	-13	-3
Португалия	-3	-22	-3	-43	-13	-45	-9	-68	1	6	-4	-17
Испания	-1	-7	-20	-37	-9	-7	-32	-23	-16	-11	-20	-14
Швеция	4	39	-1	-5	0	1	-2	-12	7	32	3	14
Финландия	-2	-19	-4	-30	-3	-18	-1	-11	0	5	-2	-18
Австрия	-6	-13	-12	-19	-6	-12	-13	-21	-26	-32	-31	-30
ЕС	-70	-6	-326	-19	-389	-16	-262	-12	-235	-10	-375	-15

\* Разлика между български износ и ЕС внос (в млн. щ.д.).

\*\* Разлика между български износ и ЕС внос, спрямо ЕС внос (в %).

Източник: Национален статистически институт по: Comext – Phare domain – BG; Eurostat – Comext – EEC Special Trade

Таблица 3. Огледални различия в стойност (млн. щ.д.)\* и %\*\* (български внос)

	1993		1994		1995		1996		1997		1998	
	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%	Млн. щ.д.	%
Франция	-14	-11	-33	-22	-27	-14	-9	-5	-7	-4	-10	-4
Бенелюкс	-8	-14	-13	-21	-19	-21	-14	-18	-18	-22	-30	-25
Холандия	-13	-13	-26	-25	-11	-9	-7	-7	-9	-9	-38	-27
Германия	8	2	-126	-19	-231	-25	-119	-17	-56	-9	-108	-14
Италия	-18	-7	-89	-29	-94	-22	-55	-15	-20	-5	-61	-14
Обединено кралство	157	125	9	7	-9	-6	-24	-19	4	3	-8	-6
Ирландия	1	30	0	-9	-5	-41	-4	-41	0	4	-1	-7
Дания	-5	-17	-7	-24	-12	-28	-2	-8	7	22	-7	-14
Гърция	-130	-43	-216	-52	-192	-44	-119	-38	-114	-36	-150	-34
Португалия	-2	-36	-4	-47	-3	-35	-1	-9	1	6	3	26
Испания	-29	-67	-6	-21	-5	-15	-6	-20	1	2	-2	-3
Швеция	14	62	6	24	10	26	-7	-16	1	2	-9	-16
Финландия	1	6	4	9	7	14	6	17	4	14	1	3
Австрия	12	10	4	4	4	2	-12	-9	-27	-18	-64	-31
ЕС	-25	-1	-497	-24	-588	-22	-373	-17	-234	-11	-483	-18

\* Разлика между български износ и ЕС внос (в млн. щ.д.).

\*\* Разлика между български износ и ЕС внос, спрямо ЕС внос (в %).

Източник: Национален статистически институт по: Comext – Phare domain – BG; Eurostat – Comext – EEC Special Trade

Когато се изследва натовареността на транспортната инфраструктура, би трябвало да се вземат предвид и тези данни. Нещо повече, ако се сравнят официалните статистики на влезли превозни средства през едно ГКПП, ще се окаже (до 1997–1998 г. със сигурност), че има разлики дори в това.

Освен преориентирането на търговските отношения към ЕС и Балканите през периода 1997–2003 г. с ръста на икономиката се променя и структурата на стокообмена. От гледна точка на тенденциите в развитието на контрабандата е важно нарастването на относителния дял на потребителските стоки от 9,8% на 19,5% от общия внос (таблица 4).

Таблица 4. Структура на вноса и на износа на България

Структура на вноса в България (%)							
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Потребителски стоки	9,8	14,3	17,1	15,3	17,7	19,0	19,5
Суровини и материали	40,0	40,5	33,4	33,0	34,9	34,7	35,9
Инвестиционни стоки	16,9	21,4	27,1	24,5	25,0	25,1	25,6
Енергийни ресурси	33,3	23,8	22,4	27,4	22,4	20,0	17,7
Друг внос	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,3	1,3
Структура на износа от България (%)							
	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Потребителски стоки	28,2	31,1	33,5	29,8	33,5	35,2	36,7
Суровини и материали	49,0	46,1	42,0	44,2	4,8	41,8	41,3
Инвестиционни стоки	14,7	16,0	15,3	11,4	12,2	13,2	13,7
Енергийни ресурси	8,1	6,7	9,2	14,5	13,5	9,8	8,4

Източник: Национален статистически институт

Този процес съвпада и с либерализирането и насърчаването от страна на Турция на износа на дребно на нейни дрехи и обувки, осъществяван от т.нар. *куфарни търговци*. По различни оценки приходите от подобен незаконен износ се колебаят между 5 и 15 млрд. щ.д. през периода 1995–2003 г., като лъвският пай от него отива за бивши съветски републики, а на Балканите – за Румъния и България<sup>6</sup>. Търговията с турски стоки ще бъде анализирана по-подробно в пета глава на доклада.

<sup>6</sup> По отношение на *либерализацията на вноса* също се забелязва освобождаване от администриране. Някои „чувствителни стоки“ са на регистрационен режим, който се осъществява в рамките на 24 часа и се отнася до лекарства, препарати за растителна защита, полиграфическа продукция, която може да се използва като ценни книжа, игрални автомати. При наличието на вносни квоти се прилага режим на неавтоматично лицензиране при сделките в рамките на квотата. От вносни мита са освободени някои инвестиционни стоки и резервни части за тях, апарати за контрол на замърсяването на околната среда, субстанции за лекарства и др. От началото на 1999 г. е безмитен вносът на енергоизточници, руди, фармацевтични субстанции. Разрешителният режим за внос на природен газ е заменен с регистрационен. Отменен е регистрационният режим за вносни селскостопански стоки, който е в сила през 1998 г. Разрешителен режим при внос се прилага само в съответствие с поети международни ангажименти в рамките на ЕСА, ЦЕФТА и двустранните споразумения. Премахнати са регистрационният режим при внос на хранителни стоки, временните тарифни квоти и временното освобождаване от мита.

Различията в огледалните статистики показват, че за Гърция големите разлики се дължат предимно на три групи стоки: 20 млн. в данни за машини и апарати (най-вече бяла техника), 13 млн. за облекла и 10 млн. щ.д. за автомобили. Може да се предполага, че в основата им са нелегално пребиваващите в Гърция български гастарбайтери, които по данни на Министерството на труда на Гърция са между 50 000 и 80 000 души. Те изпращат стоки на близките си в България, като използват неофициални мрежи и канали. Допълнително обяснение на тези разлики могат да бъдат описаните по-долу случаи на китайски и други стоки, които минават през Гърция. Разликата при отчитането на вноса на България от Германия и Австрия се натрупва главно от вноса на стари автомобили.

Подреждането на стоките според разликите в абсолютните стойности, пак с използване на огледална статистика за 1998 г., извежда на преден план стоките групи, които отразяват профила на българската търговия с ЕС. С най-големи разлики при износа са:

- облекла и допълнения за облекла, различни от трикотаажните;
- чугун, желязо и стомана;
- облекла и допълнения за облекла от трикотааж;
- мед и медни изделия;
- торове.

Големите разлики при конфекцията, които взети заедно представляват почти 50 % от разликите при износа, могат да се дължат на чисто методически проблеми при отчитането на износа на произведената на ишлеме продукция. Следващото „перо“ – черна и цветна металургия, общо дава около 17 % от натрупаните през 1998 г. разлики.

Очевидни са поне две неща:

- Очертаващата се „негативна“ специализация при т.нар. експортно ориентирани производства за пазарите на ЕС – конфекция, металургия и базова химия, които при това са причина за по-голямата част от *разминаванията* в отчетността на България и на страните от ЕС.
- Негативната външнотърговска специализация се проявява и при вноса – най-внасяните стоки дават и най-големи разлики. От години първите най-внасяни номенклатури са потребителски стоки (много често – втора употреба), което лишава страната от ресурс за модернизация. Поне при три от позициите с най-големи разлики – 87, 85 и 61 – голяма част от вноса идва от т.нар. куфарна търговия. Със сигурност тя преобладава при вноса на конфекция – позиция 61.

Информацията за българския износ за Македония – съответно за 1998 и 1999 г., откроява най-голямо разминаване в абсолютни величини на българските и македонските данни точно при т.нар. рискови стоки. Например за 1998 г. най-голямо е разминаването при захарта (2 121 598 млн. щ.д.), като в същото време има стоките групи, при които е регистриран износ от България, но липсват като

внос в Македония. „Изпаряването“ между двете граници за 1998 г. засяга „Минерални и химически торове“, „Улуци, куки и други изделия, използвани в строителството“ и т.н. Тенденцията към изчезване на цели стокови групи между двете граници се засилва през 1999 г., когато освен „Минерални и химически торове“ се прибавят още пет стокови групи и подгрупи – „Манганови руди и техните концентрати“, „Керосин за реактивни двигатели“, „Металургичен кокс“, „Брашно от твърда пшеница“ и пр. В някои случаи стойностите са за над 6,5 млн. щ.д. („Керосин за реактивни двигатели“). Вероятно в случая става въпрос не само за нелегален внос, но и за подмяна на стоката (внос на бензин вместо керосин).

През 2000–2001 г. като нов феномен се очертава масираният внос на евтини китайски стоки, които влизат в страната предимно в контейнери, транспортирани през ГКПП Кулата. Тогава средномесечно в България се внасят около 200 контейнера такива стоки<sup>7</sup>. Друг поток от около 200 тира месечно, превозващи потребителски стоки, идва от Дубай през безмитната зона Сирия–Свиленград до вътрешните митнически бюра в София и Пловдив<sup>8</sup>.

Промяната в структурата на външната търговия на България е съпътствана със значителна либерализация на търговията, свързана с присъединяването на България към СТО, ЦЕФТА, интеграцията с ЕС и редица двустранни споразумения.

Всички тези процеси са придружени с увеличаване на международния шосеен трафик, особено на товарния автомобилен транспорт. От друга страна, транспортната и граничната инфраструктура се развиват само частично. Пренатовареността на инфраструктурата поради многократно увеличаване брой транспортни средства създава трудности при упражняването на граничен контрол и предпоставки за увеличен риск от контрабанда.

Липсата на финансови ресурси и политическа воля, а и натискът от организираната престъпност забавят с години въвеждането на ефективен граничен контрол. Тези процеси позволяват държавата да бъде лишена от милиарди долари от полагащи се митнически сборове. Така контрабандата, заедно с приватизацията на държавни активи, се превърна в един от основните механизми за преразпределяне на националния доход.

Също през 90-те години на миналия век въоръжените конфликти в Югославия намаляват значително транспортния трафик през западните граници на България. За сметка на това по тях бързо се оформят контрабандни канали, през които се прекарват най-вече стоки, чийто внос е забранен от наложения ембаргов режим<sup>9</sup>.

<sup>7</sup> Корупция, контрабанда и институционална реформа. Център за изследване на демокрацията. С., 2002, с. 19.

<sup>8</sup> Пак там.

<sup>9</sup> Контрабандните канали в Югоизточна Европа. Център за изследване на демокрацията. С., 2002.

## 2.3. ГРАНИЧНИЯТ КОНТРОЛ

Промените в динамиката и структурата на търговските потоци се съпътстват и с постепенни промени в системата за граничен контрол – процес, повлиян най-вече от интеграцията на България с Европейския съюз. От гледна точка на граничния контрол най-радикалната промяна е заместването на военизираните Гранични войски с Гранична полиция. Тези процеси няма да бъдат разгледани в подробности, защото тяхното влияние върху контрабандните потоци е ограничено. По-важни от гледна точка на темата на този доклад са промените, настъпили в дейността на Агенция „Митници“. За да бъде разбрана по-добре ролята на митниците в системата на граничния контрол, накратко ще бъде обобщена тази структура, като фокусът ще остане върху ГКПП. Контрабандният внос на стоки извън зоните на ГКПП, ако има изобщо, е в незначителни количества и е най-вече на рискови стоки като оръжие и наркотици.

### 2.3.1. Системата за граничен контрол

В периода 1999–2002 г. в България се създава осъвременена правна рамка на граничния контрол, която съответства на европейското законодателство<sup>10</sup>. Освен това държавната граница и редът за пресичането ѝ се определят в двустранни гранични спогодби и споразумения със съпределните държави, т.е. и чрез това се реализират валидни за България актове на международното право.

Основен правен документ в сферата на граничния контрол в България е *Наредбата за граничните контролно-пропускателни пунктове (ГКПП)*. В нея ГКПП се дефинират като „обособени територии със специален режим на пропускане и охрана, които се изграждат на международни шосейни пътища, както и на територията на международни железопътни гари, летища и пристанища за обществен транспорт, през които единствено се разрешава преминаването на държавната граница“<sup>11</sup>.

Наредбата определя и следните видове граничен контрол: граничен паспортно-визов, митнически, ветеринарномедицински контрол и карантина, фитосанитарен контрол и карантина, граничен санитарен контрол и контрол на транспортните средства. Следователно, когато транспортно средство или физическо лице прекосява българската граница, то преминава през различни видове проверка:

- Паспортният контрол се извършва от служител на Национална служба „Гранична полиция“ (НСГП) към Министерството на вътрешните работи. Той проверява дали издадените визи са в съответствие със Закона за чужденците. НСГП също противодейства на престъпността и предотвратява нелегалната миграция, трафика на хора, нелегалния пренос на общоопасни средства. Службата отговаря и за опазването на обществения ред и охраната на зоната за граничен контрол.

<sup>10</sup> Тя включва *Закон за убежището и бежанците, Закон за чужденците в Република България, Закон за контрол на външнопърговската дейност с оръжие и стоки и технологии с двойна употреба* и др.

<sup>11</sup> *Наредба за граничните контролно-пропускателни пунктове*, ДВ, бр. 54 от 31 май 2002 г. (чл. 2).

- След това се извършва митническата проверка от служител на Агенция „Митници“. Тя изчислява, събира и изисква обезпечаването на митните сборове и другите публични държавни вземания, прилага тарифните мерки и мерките на търговската политика на страната, предотвратява и разкрива митническите и валутните нарушения и престъпления, както и незаконния трафик на наркотични вещества и прекурсори, прилага мерки за защита на правата върху интелектуална собственост и др.
- Следва заплащането на транспортна такса на пункта на Управление „Пътни такси и разрешителни“ (УПТР), където работи служител на Министерството на регионалното развитие и благоустройството.
- Извършват се санитарен контрол от служител на Министерството на здравеопазването, който проверява за необходимите документи, регламентирани в специална наредба, както и действия за дезинфекция, изолация на болни, тяхното транспортиране и др. (трябва обаче да се отбележи, че такава проверка е задължителна за летища и пристанища, а на сухопътната граница се прави само при данни за епидемия).
- При внос на животни, суровини и продукти от животински произход<sup>12</sup> се минава през проверка от служител на Министерството на земеделието и горите.
- При внасянето на стоки от животински и растителен произход се минава и през фитосанитарен контрол, осъществяван от служител на Министерството на земеделието и горите.
- Пътните транспортни средства се обеззаразяват, за което впоследствие се заплаща такса.
- Ако става въпрос за морски, железопътен или въздушен транспорт, превозните средства подлежат на проверка и от специализираните структури на Министерството на транспорта и съобщенията. На международните летища – Главна дирекция „Гражданска въздухоплавателна администрация“, на пристанища (Национална компания „Пристанища“ и Морска администрация) и на железопътни гари – Изпълнителна агенция „Железопътна администрация“.

Всички тези равнища на контрол са независими и техните взаимоотношения се регулират от инструкции за взаимодействие. На практика голяма част от взаимодействието обаче се базира на неформални взаимоотношения, особено на малките пунктове. На национално равнище функционира и Междуведомствен съвет по въпросите на граничните контролно-пропускателни пунктове, подписват се и ежегодни споразумения между съответните ведомства<sup>13</sup>. Там обаче се обсъждат структурни и общи проблеми. На равнище ГКПП работата на този съвет е малко известна и възникнали проблеми се решават по-скоро на място.

<sup>12</sup> А също на фуражи, биопрепарати, смески, обогатени с микроелементи и витамини (премикси), семенна течност, зародиши (ембриони), клетъчни култури и др., които могат да бъдат преносители на заразни и паразитни болести. Пак там (Раздел III, чл. 18).

<sup>13</sup> Пак там, чл. 22.

Според Наредбата за ГКПП началник на всеки ГКПП е местният началник на НСПП, който координира и дейностите за взаимодействие между органите на различните видове граничен контрол<sup>14</sup>. На практика, особено на по-големите пунктове, този началник не упражнява контрол над работата на Агенция „Митници“ или представителите на министерствата.

### 2.3.2. Проблеми в системата за граничен и митнически контрол

В анализите, предложени в този доклад, се излагат различни типове проблеми, пред които са изправени отделните служби. Тук те са накратко обобщени, а са разгледани по-подробно в рисковите профили по ГКПП в Приложението и в препоръките в глава 7 на доклада.

#### **Институционално взаимодействие:**

- Недостатъчно взаимодействие и обмен на информация между Агенция „Митници“ и НСПП/НСБОП, както и Министерството на транспорта и съобщенията.
- Недостатъчен обмен на информация между Агенция „Митници“ и митниците на съседните на България страни.
- Нужда за обслужване и заплащане на едно гише.
- Недостатъчно използване на ресурсите на Военноморските сили от НСПП и Агенция „Митници“.

#### **Гранична сигурност:**

- Липса на ясно разграничена и охранявана зона на ГКПП в района на пристанищата.
- Липса на синхрон и ясно дефинирани задачи между НСПП и частните фирми, охраняващи пристанищата.
- Липса на адекватни заграждения, както и на електронни уреди за наблюдение и охрана в зоната на ГКПП, особено на пристанища и летища, които обхващат огромни площи.
- Липса на адекватно оборудване за митнически контрол – най-вече рентгени.

---

<sup>14</sup> Пак там, чл. 22 и 23.

### 3. ТРАНСПОРТНИ ФИРМИ И КОНТРАБАНДА

През периода 1990–2004 г. настъпват много промени в сферата на транспорта. От една страна, се увеличава многократно броят на участниците. Нарастват транспортните средства, транспортните и спедиторските фирми. С отварянето на границите, особено след края на войните в Югославия, многократно се увеличават трансграничният и транзитният трафик. Адекватни закони, регулиращи неимоверно нарасналия брой на участниците в различните видове транспорт, обаче са приети едва в периода 1999–2002 г. Междувременно са установени транспортни структури и практики, които подпомагат развитието на сивата икономика и контрабандния внос на стоки. В тази глава ще бъде обяснено как фирми от транспортния сектор участват или подпомагат контрабандния внос на стоки.

#### 3.1. ЖЕЛЕЗОПЪТЕН ТРАНСПОРТ

Железопътният транспорт отбелязва радикален спад между 1990 и 2003 г. БДЖ все още са монополист в превоза на международни товари и ще запазят това си положение до 2007 г. На вътрешния пазар през май 2004 г. бе даден първият лиценз на частен превозвач – „Булмаркет ДМ“, като очакването е броят на частните превозвачи да нарасне. Въпреки годишните субсидии от близо 60 млн. лева товарните продажби на компанията намаляват непрекъснато. Количеството превозвани товари е спаднало със 70 % – от 63 000 на 18 500 т, а товарните вагони са намалели от 40 000 през 1990 на 23 000 през 2003 г.

Основният риск, традиционно свързан с железопътния транспорт, е контрабандата на горива. През 90-те години с цистерни на БДЖ контрабандно се изнася петрол за Югославия, на която е наложено международно ембарго. През 1991 г. компанията обявява, че половината от цистерните ѝ са изоставени след контрабандни превози на териториите на бивши югославски републики<sup>15</sup>.

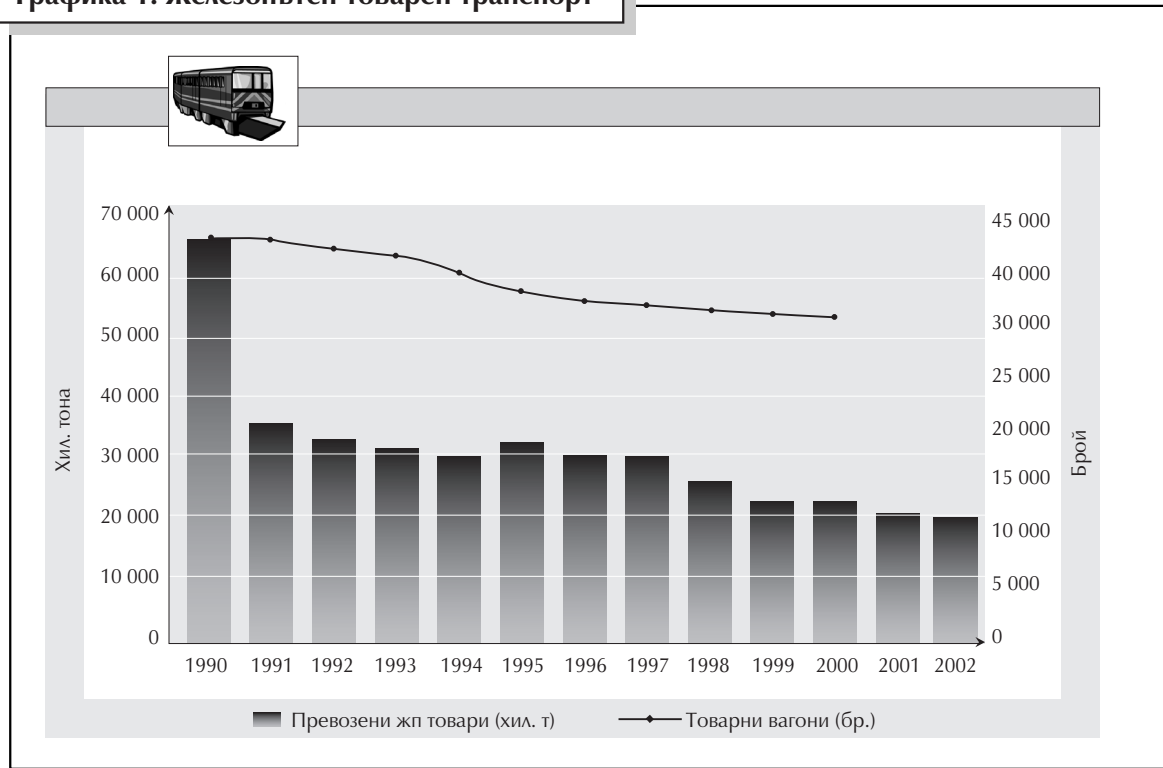
Също през 90-те години цистерни с петрол или пропан-бутан са внасяни и по фериботната линия Варна–Иличовск (Украйна). Тези канали продължават да съществуват и по време на правителството на СДС, когато представителят на БДЖ в Иличовск е заподозрян, че участва в контрабанден канал, включващ хора на Министерството на вътрешните работи и на митниците<sup>16</sup>.

Въпреки че опитите за нелегален внос на горива продължават, не е ясно до каква степен служители на БДЖ са замесени в такива схеми. Участието на железопътния транспорт в контрабандата на нефтопродукти е разгледано по-подробно в рисковите профили „Контрабандата на нефтопродукти“ и „Пристанище Варна“ (Виж Приложението).

<sup>15</sup> На кого му пука за бащите на контрабандата? – *Параграф 22*, 30 авг. 2003.

<sup>16</sup> МВР пише спецдонос. – *Монитор*, 21 апр. 2003.

Графика 1. Железопътен товарен транспорт



Източник: Национален статистически институт

### 3.2. РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

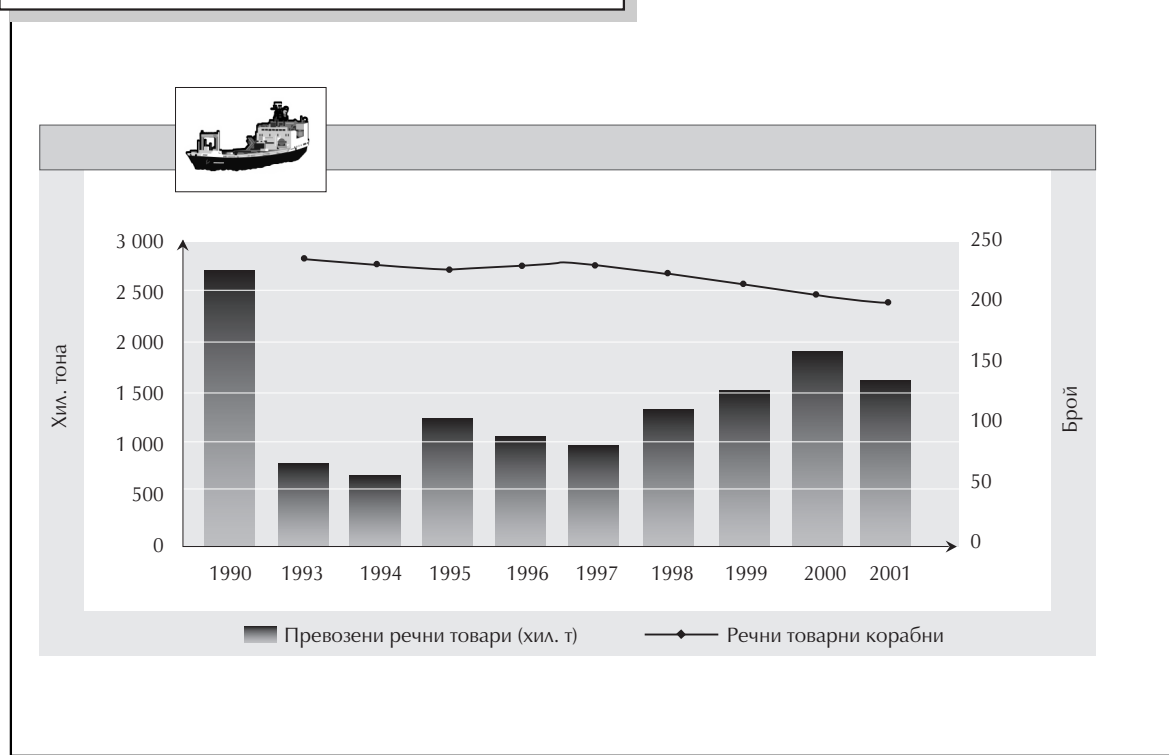
Речният транспорт също намалява значително през периода 1990–2003 г. Причините са както войните в Югославия, така и спадът на конкурентноспособността поради остаряването на корабите, липсата на финансиране и недостига на кадри. Въпреки че общият брой на превозени товари намалява двойно, речният флот запазва структурата си, като към началото на 2001 г. разполага с около 83 самоходни кораба и тласкача/влекача, както и с 222 несамоходни кораба<sup>17</sup>. Навлизат и около 10 частни фирми, които през 2001 г. осъществяват едва 24 % от речните превози на българските превозвачи. Останалите 76 % са дело на държавната фирма „Българско речно плаване“, която остава най-големият превозвач (вж. графика 2).

При запазването на обема на товарите се получава насищане на пазара с бърз корабен тонаж. Големите съдове работят преди всичко с масовите товаропотоци, докато частните кораби поемат малките, частичните и срочните товари. Най-важно тук се явява кой превозвач колко товари може да привлече.

С оглед на географското положение на България товарите могат да бъдат разделени основно на три групи: източна група – от Украйна и Румъния за България, западна група – за Западна Европа и обратно, и транзитни товари

<sup>17</sup> Министерство на транспорта и съобщенията. *Стратегия за развитие на речния и морския транспорт.*

Графика 2. Речен товарен транспорт



Източник: Национален статистически институт

между трети страни. По източната дестинация съществува голям дисбаланс, като основният поток от стоки към България е суровини за промишлеността като кокс и руди, а също и различни видове метали. Износ за Украйна в обеми, подходящи за транспорт по река с кораби, практически почти няма. За Румъния най-постоянен е износът на метални заготовки, както на пшеница и царевича. Експортът за Западна Европа е предимно на продукти на химическата промишленост, строителни и селскостопански машини. Голям е процентът на внасяните употребявани автомобили. Вследствие на конкуренцията транзитните товари на съседни страни почти не преминават през България. Поради това все повече български кораби търсят товари и за трети страни<sup>18</sup>.

Поради спецификата на товарите и дестинациите контрабандата на потребителски стоки с речни кораби е рядкост. Както и при морските плавателни средства, корабното гориво често се прехвърля контрабандно на по-малки плавателни съдове, които се прикачат към преминаващите кораби, разтоварват 1 до 2 т гориво и го внасят контрабандно в страната. През май и юни 2003 г. полицията арестува първо в Лом, а след това и във врачанското село Долни Вадин различни групи контрабандисти, действали по подобна схема както по източното поречие на реката, така и по западното, около Русе. От рибарски лодки те пълнят туби и бидони с гориво, а след това го пренасят с микробуси<sup>19</sup>.

<sup>18</sup> Радославов, Р. Бързите решения и човешкият фактор са решаващи в речния транспорт. *Дневник*, 12 септ. 2003.

<sup>19</sup> Край Лом задържаха контрабандисти на гориво. – *Дневник*, 5 март 2003; Разбиха канал за контрабанда на дизелово гориво по река Дунав. – *БНТ*, 13 юни 2003.

През 2003 г. митниците предотвратяват и няколко случая на контрабанда на цигари. На пристанище Видин е спряна пратка за Германия от 13 000 кутии цигари на стойност 40 000 евро. На българския кораб „Фортуна“ митнически инспектори откриват 26 мастербокса цигари „Мемфис“ и „Майлд сорт“. Недекларираната стока е намерена в професионално изработен тайник в ремаркетото на камион, натоварен на плавателния съд.

Русенските митничари разбиват канал от Кипър през Бургас за Унгария. Заловени са 800 мастербокса. Вносител е фирма БРВ, а купувач е „Интернешанъл бизнес център“ (Никозия). Цигарите са доставени по море в пристанище Бургас. С кораб „Паликария“, собственост на фирма „Доганов и Ко“, са изнесени за грузинското пристанище Поти, но са разтоварени на украинското пристанище Рени. Там са претоварени на пътническия речен кораб „Руен“, който по р. Дунав пътува за Будапеща. Според новите документи, придружаващи товара, цигарите са собственост на заличената българска фирма „Алкате“ и са предназначени за несъществуващата безмитна зона Дьор край Будапеща (Демокрация, 1 февр. 2002).

### 3.3. МОРСКИ ТРАНСПОРТ

През 90-те години, въпреки първоначалния спад, морският транспорт запазва, а след 2001 г. започва и да увеличава важната си позиция в търговията на България, като постепенно възвръща позициите си отпреди кризата от 1990 г. (графика 3). Двете основни морски пристанища Варна и Бургас обработват над 60 % от националния външнотърговски товарооборот. Между 1998 и 2003 г. количеството обработени товари във Варна нараства с 40 %, а броят на обработените кораби – с 27 % (вж. рисковия профил на пристанище Варна). През 2002 г. броят на големите товарни кораби под български флаг е около 117, като само 14 са частни, и то на повече от 20 години (вж. графика 3). Другите 103 са притежание на Параходство „Български морски флот“ АД (БМФ)<sup>20</sup>. От тях около 20, или всички, които са по-нови, плават под „удобен флаг“<sup>21</sup>. В сериозен проблем се превръща и контролът върху малките кораби (под 40 т). Само по северното Черноморие са регистрирани 2800 морски плавателни съда (включващи яhti, рибарски лодки, моторници, малки кораби и т.н.)<sup>22</sup>. Те се контролират само от един катер на НСПП.

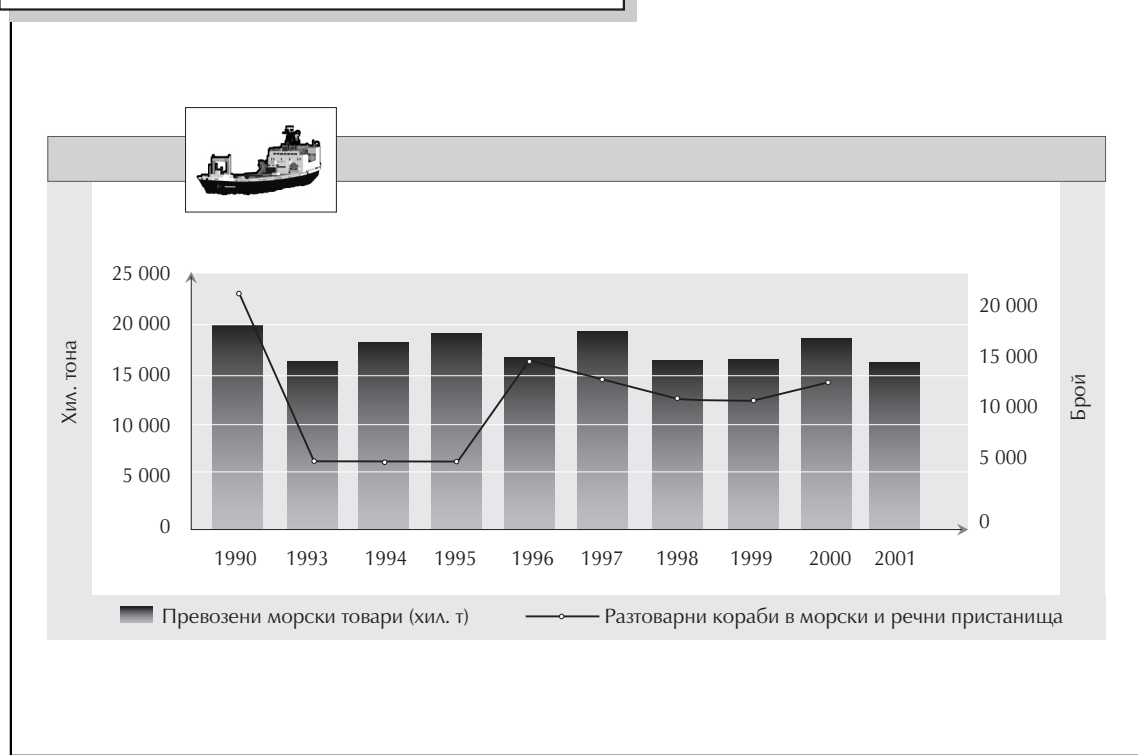
Морският транспорт създава известни рискове пред усилията за намаляване на контрабандата, които се базират на няколко предпоставки. Повечето частни фирми, предлагащи услуги за морски транспорт, са собственост на бивши служители на БМФ, които по един или друг начин са се опитали да се възползват и да оцелят в своя полза държавната фирма. Според една от схемите близки на високопоставени служители в БМФ регистрират офшорни фирми, след което вземат на краткосрочен лизинг кораби на параходството на цена много под пазарната. Обикновено лицето от БМФ отклонява през офшорната фирма на близките си бизнес, от който може да спечели държавната фирма. Друга схема е чрез регистрираните от самия БМФ няколко офшорни фирми през 90-те години. Въпреки че официалната мотивировка е предлагане на анонимност и по-ниски данъци на клиенти, на практика тези фирми се превръщат в неконтролируем

<sup>20</sup> Пак там.

<sup>21</sup> Пенкова, Р., А. Петричев. Морският рай на сивата икономика. – 24 часа, 27 февр. 2004.

<sup>22</sup> Източник: „Морска администрация – Варна“.

Графика 3. Морски товарен транспорт



Източник: Национален статистически институт

начин да се източват пари и бизнес от БМФ<sup>23</sup>. Друг риск представляват трудно контролируемите собственици на частни кораби, които са регистрирани с офшорни фирми и плават под чужд флаг. През януари 2004 г. потъването на българския кораб „Хера“ край Босфора демонстрира какви са трудностите.

Контрабандните операции се осъществяват посредством всички видове плавателни съдове – товарни кораби (най-вече контейнеровози), лодки, яхти, увеселителни кораби, рибарски лодки. Това става най-често чрез прехвърляне на товари от пристигащи или минаващи български плавателни съдове. Извършва се в прилежащата зона, в териториалното море, а и с изчакващи на рейд и стоящи на котва кораби.

Противодействието на тези видове контрабанда е затруднено по няколко причини. Гранична полиция разполага едва с три катера и непълно радарно покритие на някои рискови зони. Митниците нямат добра инфраструктура за извършване на необходимите проверки. Почти липсва взаимодействие между митници и Гранична полиция, от една страна, и Военноморските сили, от друга. Контролът на Министерството на транспорта и съобщенията върху частни превозвачи е затруднен, тъй като много от тях са в офшорни фирми.

Най-често обект на контрабанден внос по море са цигари, нефтопродукти, китайски стоки и наркотици. Тези проблеми се разглеждат подробно в рисковите профили на китайски стоки (пета глава), цигари и нефтопродукти (шеста глава) и на пристанище Варна (приложението).

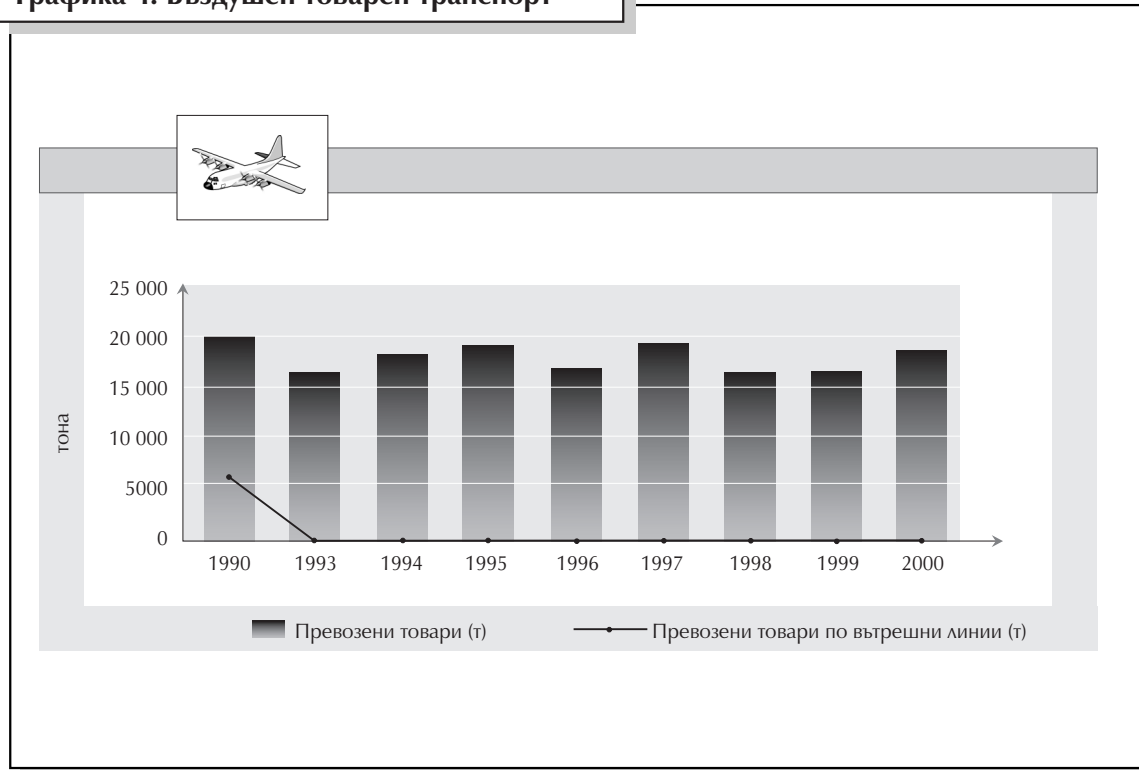
<sup>23</sup> Пак там.

### 3.4. ВЪЗДУШЕН ТРАНСПОРТ

Сред другите видове транспорт въздушният заема последно място по тонаж на превозените товари. Въпреки това остава изключително важен поради високата стойност на товарите. Международният въздушен транспорт след 2000 г. успява да възвърне позициите си от 1989 г., достигайки 22 000 т през 2000 г. (графика 4). Основни летища за товари са София, Бургас и Пловдив. В България има 18 авиокомпаниии, които притежават общо 60 самолета, като броят им не се е променил значително след 1990 г.

В областта на търговските превози работят седем компании, сред които са „Еър София“, „Вега еърлайнз“, ИТА, „Брайт авиейшън“, „Хелиър“ „Авиостарт“, „Скорпио“. По-голяма част от дейността им се осъществява в трети страни, включително Близкия изток и Азия<sup>24</sup>. Шест други компании се занимават с чар-търни полети, но те държат едва 10 % от пазара им до и от България. От графика 4 е трудно да се преценят точните тенденции, защото до 2000 г. не се събират данни за частни превозвачи. На това се дължи и скокът между 1999 и 2000 г.

Графика 4. Въздушен товарен транспорт



Източник: Национален статистически институт

Авиотранспортът се използва за превоз предимно на стоки, които са с относително малък обем, ниско тегло и сравнително висока стойност. Това ги прави удобни за злоупотреби при митническо оформяне, кражби и застрахователни измами. Тези предпоставки през последните години създават не само у нас, а и на много международни летища с по-висок товарен трафик, организирани групи и цели престъпни мрежи, в чийто състав влизат служители от

<sup>24</sup> Станислав Станиславов, председател на Асоциацията на българските авиокомпаниии. Интервю по БНТ с Ивайло Лаков в: *Седмица*, 29 март 2003.

най-различни обслужващи звена, включително митница, гранична полиция, охрана, различни звена по сигурността, наземен персонал, карго агенти и др.

Контрабандните схеми с авиотранспорт могат да бъдат разделени на два типа. В първия участват най-вече български компании и използват летища в България и в съседни държави, като Македония или Гърция, за да извършат контрабанден внос на цигари. При тези практики превозвачът обикновено прави фиктивен износ на цигари от България, като вместо да остави пратката в съседната държава, се връща пълен и разтоварва товара в страната. По този начин се избягва плащането на акцизен данък<sup>25</sup>.

Другият тип контрабанда схема се практикува най-вече от републики от бившия Съветски съюз, най-вече Украйна. В тези случаи те използват български летища по време на туристическия сезон (в Бургас и Варна), за да извършат фиктивен износ, подобен на гореописаната схема. Тези летища се използват и за пренасочване на товари към рискови или ембаргови дестинации. Въпреки че схемата е значително по-често прилагана през 90-те години, между 10 и 20 такива полета са извършени и през 2003 г.<sup>26</sup>

Контрабанден внос, но в много по-ограничени количества се извършва и от отделни лица. Пренасянето на стоки от куриери на борда на търговски самолети зависи от направленията, по които се осъществява въздушният трафик, разписанието и възможностите за връзки на летищата между отделните полети на съответните авиокомпаниите. Куриерите пътуват със стоки, скрити в тялото на самолетите, в багажа им или пък те се укриват във въздушното карго. Контрабандата бива извършвана и от пътници в самолетите, екипажите на въздухоплавателни средства, обслужващ персонал, осъществяващ техническата и физическата охрана на летището.

В самолета отделно може да има и товар, доставен от спедиторски фирми и пощенски пратки. Редът за контрол и местата за различните видове пратки и багаж са различни. Често митническият контрол над пощенските пратки вече е бил осъществен на места извън зоната на съответното летище и в района на летището се прави само външен оглед на поставените идентификационни знаци – например митнически пломби. При подобна организация на контрола след предварително договаряне съществува възможност за реализиране на т.нар. схеми с присъединяване, при които се подменят или добавят стоки в пратките, преминали през митнически контрол. Присъединяването или подменянето се извършва от лица, които имат достъп до съответните помещения и до самите пратки. Тоест за функционирането на подобна схема се изисква добро познаване на участниците в контрола, организацията му и движението на самата пратка до качването ѝ на самолета или на друго транспортно средство.

На летищата екипажите на самолетите не се проверяват така щателно, както се проверяват пътниците. За контрабанда се използват и служителите от наземния обслужващ персонал на самолети, които срещу определено заплащане пренасят незаконно стоки и ги качват на самолета или ги свалят от него.

<sup>25</sup> Подробно обяснение на схемата може да се прочете в: Николов, Й. Една обичайна контрабандна схема. – *Капитал*, 24 май 2003.

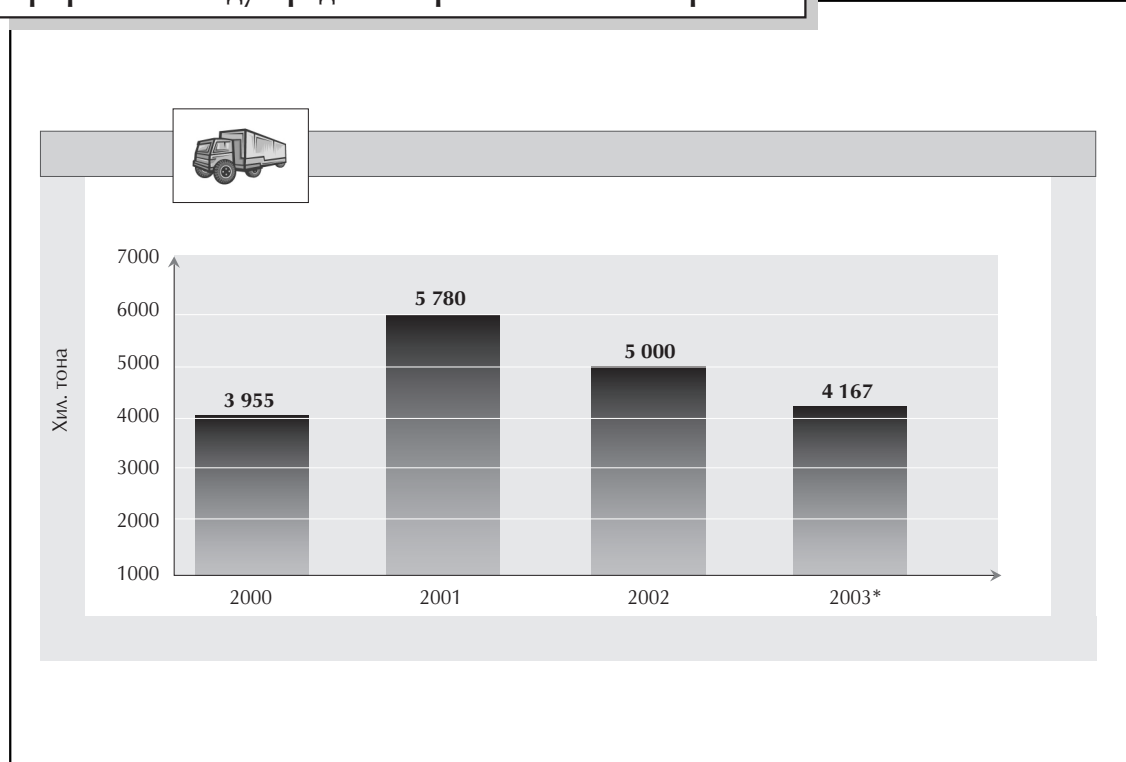
<sup>26</sup> Интервю с бивши служители на Агенция „Митници“ и Министерството на транспорта и съобщенията, София, март 2004.

### 3.5. ТОВАРЕН АВТОМОБИЛЕН ТРАНСПОРТ

Статистиката за товарния автомобилен транспорт трудно се поддава на сравнителен анализ. До 2000 г. не са събирани данни от хилядите частни превозвачи. Методологията, по която те се събират от 2000 г. нататък, е несравнима с използваната преди това. Затова не е лесно да се очертаят тенденциите в развитието на този вид транспорт през 90-те години.

Въпреки това е ясно, че до 1990 г. международният автомобилен товарен транспорт е монопол на СОМАТ. През 2004 г. обаче се вижда, че фирмите за международни товарни автопревози нарастват до 4290 с 15 563 камиона. Броят на фирмите е изключително голям за българската икономика. За сравнение Турция има само 1200, а в Италия са около 350. Като се има предвид, че най-голям дял от пазара се пада на наследника на СОМАТ: СОМАТ–Вили Бец, който контролира 23 % от пазара на международни превози към ЕС, е очевидно колко голяма е конкуренцията между останалите фирми<sup>27</sup>.

Графика 5. Международни товарни автомобилни превози



\* Данните за четвъртото тримесечие на 2003 г. се базират върху експертна оценка  
Източник: Национален статистически институт

Трайното настаняване в транспортния отрасъл на хора с пряко отношение към осъществяването на контрабандни операции възпрепятства нормалното функциониране и развитие на отрасъла и подпомага увеличаването на нелоялната конкуренция. Въвличането на български транспортни фирми в контрабандни операции пречи на разширяването на нормалните външноикономически връзки,

<sup>27</sup> Германските компании са лидери в транспорта и спедицията. – *Дневник*, 20 окт. 2003.

на оптимизирането и балансирането на вносно-износните и транзитните операции. Това създава среда, уязвима на въздействие от страна на престъпните формирования в страната, на криминализиране на отношенията и нарастване на корупцията, корупционните връзки, отношения и зависимости.

През ноември 2003 г. РДВР в Пазарджик разбива престъпна групировка, занимаваща се с трафик на проститутки към Европейския съюз. Освен имоти и автокъщи групировката, чийто оборот за четири години достига 10 млн. евро, притежава много транспортни фирми, които подпомагат дейността ѝ, превозвайки жените и парите от нелегалната дейност<sup>28</sup>.

През февруари 2002 г. служителка на „Международни автомобилни превози“ в Министерството на транспорта и съобщенията е пребита с бейзболни бухалки от неизвестни лица. Година по-късно тя е уволнена и обвинена в корупция. Нейният отдел отговаря за издаване на разрешителни за международни търговски превози, за които има и черен пазар.

Участието на превозвачите в контрабандни практики често е оспорвано. От една страна, се твърди, че шофьорът не присъства при натоварването на стоката и няма точна представа за нейното съдържание. Това е особено валидно при превози на контейнери. От друга страна, някои от контрабандните схеми изискват подменяне на редица транспортни и търговски документи с фалшиви, които посочват стока или количество, различни от пренасяните. Това трудно би се осъществило без участието на превозвача, който трябва да представя различните документи пред всяка митница. Например ако стоката се товари в Солун, камионът преминава през четири митници (Солун – Промахон – Кулата – София). В случая шофьорът има:

- товарителница 7Ф – това е договорът за превоз, в който е описана стоката;
- фактура за стоката, където тя също е описана;
- документ за произход на стоката (сертификат);
- заявка, където понякога също е описана стоката;
- ТИР-карнет.

Така в пет документа се съдържа описание на стоката. При някои видове контрабанда подмянето на документите става между чуждата и българската митница. На гръцките митнически власти се показват оригиналните документи, а на българските – фалшифицираните. Следователно документите може да се подменят единствено от превозвача или шофьора между двете граници.

Според Асоциацията на превозвачите лошата инфраструктура и натовареността на граничните пунктове също водят до проблеми за превозвачите и съответно до нерегламентирани плащания, за да бъдат преодолени. Според мониторинга, който прави Асоциацията, най-натовареният граничен пункт е Капитан Андреево, следват Кулата и Калотина. Интересното е, че оценките показват липсата на динамика на нерегламентираните плащания. Те са константна величина и подкупът за определени операции е приблизително еднакъв на всички гранични пунктове.

<sup>28</sup> Разбита е групировка, занимаваща се със склоняване към проституция. – *Дневник*, 6 ноем. 2003.

Рискът от митнически нарушения е по-голям при по-малките фирми. От общо 4290 в България има 1479 фирми, които оперират само с по един камион, а 895 фирми имат по два камиона<sup>29</sup>. Такива фирми не разполагат с логистика и ноу-хау да извършат далечни курсове, а и цените им не са конкурентни в сравнение с предлаганите от големите фирми. Други трудности пред дребните превозвачи са по-строгите екологични норми на ЕС. Не на последно място е ограниченият брой разрешителни за превози до ЕС, до които имат достъп едва 60 % от превозвачите<sup>30</sup>. Това принуждава дребните фирми да предприемат превози до съседните на България страни. Такива превози, особено на китайски или турски стоки, често са част от контрабандни канали. В резултат на честите нарушения от такива фирми на ТИР-конвенцията през април 2004 г. Международният съюз за автомобилни превози поиска ТИР-карнети да се дават на фирми с минимум два камиона.

### **Превозвачи и корупция**

Участието на шофьори и транспортни фирми в корупционни схеми е отбелязано и в проучването на Световната банка във връзка с проекта *Улесняване на търговията и транспорта в Югоизточна Европа (УТТЮЕ)*. То заключава, че 28 % от подкупите са дадени на служители на Министерството на вътрешните работи, 24 % на служители на Агенция „Митници“, а 55 % на други служители. Това наблюдение съвпада с резултатите от интервютата, проведени от екип на Центъра за изследване на демокрацията. В тях ясно се вижда, че служителите на Министерството на регионалното развитие и благоустройството са обект на най-чести подкупи поради факта, че множество по-дребни превозвачи претоварват камионите<sup>31</sup>.

Най-много, или 48 % от подкупите, са платени пряко от шофьорите. Едва на второ място – с 44 %, идват собствениците или управителите на фирмите търговци. През 2002 г. подкупът се е движел между 50 и 108 евро (средно 79,3 евро). Причините за даване на подкуп се различават в зависимост от размера на компанията. Докато за големите компании основният мотив е намаляването на престоя, за по-малките главно е заобикалянето на закона. Това потвърждава наблюденията, че дребните превозвачи представляват по-голям риск за контрабанди превози.

Заключението, че превозвачите увеличават рисковете от контрабанда, се наблюдава в другия разрез на данните от проучването на УТТЮЕ. Транспортните и спедиторските фирми са два от четирите типа фирми, които са посочени като прилагачи най-голям корупционен натиск. **Всеки трети превозвач или спедитор дава подкуп на служител на митници или на МВР.** В повечето случаи това е с цел да се избегне по-стриктното прилагане на закона. Трябва да се обърне внимание и на факта, че дори когато фирмите на производители или търговци дават подкуп, пряк извършител често отново е шофьорът (съответно в 35 % и 50 % от случаите).

<sup>29</sup> Михайлова, П. Международен съюз поиска сеч за една трета от българските товарни превозвачи. – *Капитал*, 25 април 2004.

<sup>30</sup> Пламен Цалков, генерален директор на Асоциацията на българските предприятия за международни превози. – *Кеш*, 5 март 2004.

<sup>31</sup> Helmuth E. Kuntscher. *Interim Report II: Trade and Transport Facilitation in South East Europe Program*, Vienna 25 July, 2003, pp. 70–73.

Таблица 5. Гранични контролно-пропускателни пунктове – подкупи според размера на фирмата

Критерии		Размер на фирмата		
		Голяма	Средна	Малка
Получател	Митници (%)	0,0	25,0	29,0
	МВР (%)	50,0	19,0	34,0
	Други (%)	67,0	60,0	44,0
Равнище на получателя в йерархията на митниците	Високо (%)	0,0	13,0	27,0
	Средно (%)	50,0	32,0	34,0
	Ниско (%)	50,0	55,0	39,0
Равнище на получателя в йерархията на МВР	Високо (%)	8,0	28,0	41,0
	Средно (%)	83,0	40,0	41,0
	Ниско (%)	8,0	32,0	17,0
Плащач	Шофьор (%)	25,0	49,0	54,0
	Управител/ собственик (%)	17,0	42,0	49,0
	Други (%)	50,0	42,0	51,0
Последици от неплащане	По-дълго чакане (%)	42,0	40,0	54,0
	По-стриктно прилагане на закона (%)	25,0	38,0	63,0
	Други (%)	67,0	36,0	44,0
Плащане (в евро)	В евро от... до...	75–100	48–115	35–85
	Средно в евро	87,5	81,5	60,0
Честота на подкупа (%)		12,5	11,5	10,0

Източник: Trade and Transport Facilitation in South East Europe Program (вж. бележка 31)

Проучванията сред шофьори добавиха допълнителна яснота към корупционните практики, в които участва транспортният сектор. При анализа на интервютата се забелязва, че **най-вече шофьорите от по-малки фирми** (1–4 камиона) **са тези, които са запознати с корупционните практики**. При по-големи фирми (30 и повече камиона) или документите са изрядно подготвени, или нередностите се разрешават (чрез или без подкуп) с помощта на спедитора или митническата агенция.

Най-честият проблем при малките търговци е липсата на разбиране на митническото законодателство. Тъй като превозите, които те осъществяват, не минават през спедитор или митническа агенция, се налага сами да „договарят“ митата. Митничарите се възползват от тази липса на знание и на различни митници за един и същ тип стоки шофьорите плащат различни мита, защото явно те се декларират или по занижени стойности, или с други тарифни номера. В

Таблица 6. Подкупи според дейността на компанията

Критерии		Предмет на дейност на компанията			
		Производител	Търговец	Превозвач	Спедитор
Получател	Митници (%)	18,0	20,0	24,0	31,0
	МВР (%)	12,0	25,0	31,0	33,0
	Други (%)	59,0	61,0	55,0	53,0
Равнище на получателя в йерархията на митниците	Високо (%)	18,0	25,0	21,0	22,0
	Средно (%)	12,0	36,0	34,0	25,0
	Ниско (%)	71,0	39,0	45,0	53,0
Равнище на получателя в йерархията на МВР	Високо (%)	18,0	30,0	31,0	31,0
	Средно (%)	47,0	39,0	45,0	51,0
	Ниско (%)	35,0	30,0	24,0	18,0
Плащач	Шофьор (%)	35,0	50,0	49,0	41,0
	Управител/собственик (%)	47,0	39,0	46,0	45,0
	Други (%)	47,0	46,0	45,0	43,0
Последици от неплащане	По-дълго чакане (%)	29,0	43,0	50,0	49,0
	По-стриктно прилагане на закона (%)	53,0	52,0	54,0	57,0
	Други (%)	41,0	36,0	39,0	37,0
Плащане (в евро)	В евро от... до...	57,5–137,5	50–112	52,5–93,8	58,3–120
	Средно в евро	97,5	81,0	73,1	89,2
Честота на подкупа (%)		11,3	11,5	11,9	10,8

Източник: Trade and Transport Facilitation in South East Europe Program (вж. бележка 31)

повечето случаи на митничаря се дава отделно и подкуп, който варира според стоката. Общата нагласа на шофьорите е, че всяка нередност в документацията или контрабанден внос може да избегне санкцията, ако се даде подкуп.

### 3.6. ШОСЕЕН АВТОБУСЕН ТРАНСПОРТ

Международният автобусен превоз през 90-те години отбелязва значителен ръст. В официалната статистика няма данни от частните превозвачи, а тъй като само те извършват международни превози, Националният статистически институт няма статистическа информация за международни автобусни превози. По данни на Министерството на транспорта и съобщенията 355 фирми с 1020 автобуса имат лиценз за извършване на международни автобусни превози. Към април 2003 г. на 66 фирми са издадени 162 разрешителни за опериране на линии.

**Някои (но далеч не всички) от тези лицензирани фирми увеличават риска от контрабанда, защото са контролирани от личности или фирми, свързани с**

**организирани престъпни структури.** Автобусите често се използват за трафик на проститутки, малки оръжия, наркотици, фалшиви документи и банкноти. Поради многото пътници и багажи автобусите изключително рядко са обект на щателни проверки, което ги прави привлекателен способ за трафик на хора и стоки.

Като конкретен пример за участието на автобусни фирми в престъпни мрежи може да се посочи случай, огласен след разследване на Радио „Франс Интернационал“. През април 2003 г. българските власти алармират полицията в Ница, че в България се намират лица, които френската полиция е заподозряла в създаването и ръководенето на мрежа от проститутки. След разпити на проститутки се разбира, че двамата братя, които ръководят мрежата от Плевен, използват автобусни линии както за превозване на проститутки, така и за пренасяне до България на заработените от тях пари<sup>32</sup>.

НСГП периодично разследва и следи отблизо фирми за международни автобусни превози, които участват в превоз на нелегални имигранти в ЕС<sup>33</sup>. През 2003 г. МВР предава списък с 15 транспортни фирми на граничните власти на страните, които са външна граница на Шенген. Това са предимно автобусни компании, които спомагат за нелегалната имиграция в ЕС<sup>34</sup>.

Автобусният транспорт остава един от основите начини за прекарване на малко количество стоки от т.нар. **куфарни търговци**. България е на транспортен кръстопът и през страната средногодишно преминават транзитно около 5–6 млн. души. Докато през 90-те години най-многобройни са куфарните търговци от Румъния и бившия Съветски съюз (поради преки фериботни връзки), по-голямата част от куфарните търговци сега са от бивши югославски републики.

За разлика от 90-те години към началото на 2004 г. **българските куфарни търговци намаляват значително**. Малцината български граждани, които се занимават с този вид търговия, са предимно от крайграничните райони. Огромното мнозинство от дребни предприемачи и търговци, които през 90-те години са най-активните участници в куфарната търговия, се отказват от този тип дейност или променят начините за зареждане на своите магазини или търговски мрежи. Причините за замирането на куфарната търговия са няколко.

Първата е, че през 1998 г. парламентът ратифицира **споразумението за свободна търговия между България и Турция**. То до известна степен успява да свие мащабите на куфарната търговия между двете страни. Явлението обаче не е ликвидирано, тъй като според споразумението българската страна защитава над 3500 стоки, чиито мита не падат изведнъж от 1 януари 1999 г., а намаляват постепенно до 2002 г. Сред тях са нефтопродукти, хартия, текстил, облекла, обувки, хладилници, черни метали и др. Тези продукти оформят близо 35 % от износа ни за Турция. Защитната листа за турските продукти е много по-малка – 350 стоки, или 10 % от износа за България.

Втори важен фактор се оказва разпространението на **национални търговски вериги, които предлагат стоки на изключително конкурентни цени**. През 2003 г.

<sup>32</sup> Франция разследва български сводници. – *Радио „Франс Интернационал“*, 24 апр. 2004.

<sup>33</sup> Вж. Разследват 12 фирми, возили роми до Осло. – *Новинар*, 20 юли 2001; Следят 20 транспортни фирми заради гурбетчии. – *Труд*, 18 ноем. 2002.

<sup>34</sup> Следят 15 наши автофирми под лупа в Европа. – *Труд*, 9 април 2003.

германската верига „Метро“ реализира печалба от 600 млн. лв. (без ДДС), а унгарската верига „ЦБА–България“ със 137 магазина има продажби за 120 млн. лв. Вериги като „Билла“, „Мосю Бриколаж“, „Технополис“, „Техномаркет Европа“, „Технолукс“, „Зора“, „Денси център“ и „Техно Микс“ също инвестират милиони евро в строителството на нови магазини. Нарастването им предизвиква интерес и у други международни корпорации, като планове за инвестиции през 2004 г. са обявили няколко големи вериги, като английската „Теско“ или немските „Кауфланд“ и ХИТ.

Не на последно място като условие за изместване на куфарната търговия е и **развитието на тържища като тези на „Търговия на едро“ АД в Илиянци (София) или Плевен**, които предлагат евтини китайски стоки, внесени на едро. Тези тържища стават по-евтин и удобен източник за зареждане на много търговци на дребно.

Автобусният транспорт остава един от най-рисковите за превозване на специфични стоки, като малки количества леко стрелково оръжие, наркотици, фалшифицирана валута и документи. Не на последно място автобусните превози са и метод за прехвърляне на нелегални емигранти. Автобуси се използват и за пренасяне на парични печалби, реализирани от нелегални дейности извън България.

### 3.7. СПЕДИТОРИ И МИТНИЧЕСКИ АГЕНТИ

#### Най-големи спедиторски фирми в България:

1. „М и М Милицер и Мюнх БГ“, София
2. „Шенкер България“, София
3. „Скорпион шипинг“, София
4. „Деспред“, София
5. „Карголог Вайс“, София
6. „Вектра“, София
7. „Еконт транс“, Русе
8. „Ойрошпед“, София
9. „Рубишипс“, Русе
10. „Акордтранс“, София

Спедиторите са изключително важен елемент от транспортната индустрия и тяхното влияние обхваща всички видове транспорт. Такива фирми често играят роля в осъществяването на контрабандни превози и затова тя също трябва да бъде анализирана.

До 1989 г. в България има само една спедиторска фирма – „Деспред“. Днес регистрираните спедиторски фирми са над 2000<sup>35</sup>. Водещи са немските „Шенкер“ и „Милицер и Мюнх“. Трудно е да се прецени каква част от тях реално са активни в този бизнес.

Повечето предлагат митническо оформяне и имат лиценз за митническа агенция. В България присъстват реномирани международни и местни компании, които предлагат качествени услуги и не са склонни да рискуват репутацията си с участие в митнически нарушения. Голямата конкуренция обаче понякога изкушава спедиторите да правят компромиси. Това може да бъде „невинна“ чиновническа грешка, при която тарифният номер е „сбъркан“, така че стоките се обмитяват при по-ниска тарифа.

Националното сдружение на българските спедитори (НСБС) твърди, че членуващите в него 67 фирми държат над 66 % от спедиторския пазар<sup>36</sup>. Стотиците останали по-малки фирми се борят за разпределяне на останалата част от пазара.

<sup>35</sup> Оцеляването – форма на съществуване за българската спедиция. – *Банкеръ*, 13 април 1999.

<sup>36</sup> Интервю с Иван Петров, председател на Управителния съвет на НСБС: Оцеляват само професионалистите. – *Кеш*, 5 март 2004.

**Особен риск представляват т.нар. диспечерски фирми.** Те намират клиенти, които търсят спедитор, организират транспорта, но не поемат никакви ангажименти за митническо обслужване или складиране. Така техните цени са доста ниски, но пък рисковете за товародателя са значително по-високи. Никому неизвестен „спедитор“ (често дори без офис) поема отговорността да организира транспортирането на определен товар, наема превозвач, който си свършва работата, но не получава заплащане. Оказва се, че товародателят е дал парите на „спедитора“, който междувременно просто е изчезнал. В Закона за автомобилните превози не е предвиден лицензионен режим за спедиторските фирми и такъв няма. Затова опитът и препоръките са единствените, на които товародателите могат да се опрат при избора на спедитор<sup>37</sup>.

В България правната фигура на спедитора и спедиционния договор се дефинира в Търговския закон (чл. 361–366), според който „спедиторът може сам да извърши изцяло или отчасти превоза, като в този случай той има правата и задълженията на превозвача“. Едновременно „със спедиционния договор спедиторът се задължава срещу възнаграждение да сключи от свое име за сметка на доверителя договор за превоз на товар“.

С други думи, законодателят разглежда спедитора главно като **посредник**, действащ от свое име и за сметка на товародателя, и то само по сключването на превозни договори. Допуска се и възможността спедиторът да се изяви в качеството на **превозвач**. През последните години обаче ролята на спедитора като **посредник** намалява и той се превръща в **оператор**, извършващ услуги от свое име и за своя сметка – независимо дали за целта използва ресурсите на собствената си фирма или наема подизпълнители. Освен сключване и изпълнение на **превозни договори** спедиторът организира и извършва широка гама от други услуги, като изготвяне на документи, митническо оформяне, опаковане, претоварване и складиране на стоката, инкасиране на стойността ѝ в полза на продавача. Освен това спедиторът сключва договори за логистични услуги, с които поема снабдяването с материали и разпределянето на продукцията на производителите, както и зареждането на магазинната мрежа.

Всичко това показва, че спедиторът също може да бъде елемент от контрабандната мрежа, да извършва и митническа измама. Това е така, защото спедиторът извършва действията по митническото оформяне като пълномощник на клиента. Не отговаря обаче за грешките, пропуските и злоумишлените му действия (например за различия между стоката и търговските документи, наличие на контрабандна стока и пр.). Това не изключва хипотезата клиент и спедитор да участват в една и съща контрабандна схема.

Резултатите от проучване на Световната банка (вж. таблица 6) показват, че именно спедиторите са фирмите, които най-често дават подкупи на служители на Министерството на външните работи и на Агенция „Митници“.

До началото на 1999 г. участието на спедиторите при митническо оформяне е несъществено, тъй като се извършва от вносителите и износителите. Влезият в сила от 1 януари 1999 г. Закон за митниците също допуска извършване на митническо оформяне от вносители/износители, но създава и фигурата на

<sup>37</sup> В очакване на голямата западна инвазия. – *Капитал*, 3 апр. 2004.

**митническият агент.** Това са лицензирани от митническите власти физически или юридически лица, които се занимават с митническо оформяне за чужда сметка. Митническите агенти трябва да имат съответната професионална компетентност, финансова стабилност и чисто фискално и криминално досие. Лицензираните в България митнически агенти след 1999 г. са както спедиторски фирми, така и лица и фирми, специализирани само по отношение на митническото оформяне.

В България част от митническите агенции са притежание на бивши служители на Агенция „Митници“. Понякога те прилагат професионалния си опит, за да помогнат на клиенти. В някои случаи обаче използват и връзките си с корумпирани служители на Агенция „Митници“, за да улеснят по незаконен начин преминаването на стоки.

- През май 2003 г. НСБОП арестува 10 души за контрабанда чрез фиктивен реекспорт на 500 мастербокса цигари. Той е осъществен без банкова гаранция, с помощта на фирма „СПЕД консулт“, която едновременно е спедитор и митнически агент<sup>38</sup>.
- Ирина Митева, известна участничка в контрабандни канали на турски, арабски и китайски стоки, от 1996 г. работи като митнически агент, дълго време чрез фирма „Ирис“<sup>39</sup>.

<sup>38</sup> Една обичайна контрабандна схема. – *Капитал*, 24 май 2003.

<sup>39</sup> Петканов, Г. Произходът на престъпните схеми няма значение. – *Дневник*, 29 юли 2003.

## 4. ТРАНСПОРТНАТА ИНФРАСТРУКТУРА

Въпреки радикалните промени в транспортния сектор през 90-те години транспортната инфраструктура, включително и в граничните зони, започва да се подобрява едва в края на периода. И през 2004 г. тя продължава да затруднява ефективния контрол над големия брой участници в транспорта и трансграничната търговия. Предстоящото в недалечно бъдеще отдаване на концесии на летища и пристанища ще усложни допълнително контрола над транспортния сектор.

От географска гледна точка популярните определения за мястото на България в света от типа на „център на Балканите“ и „кръстопът между Европа, Азия и Африка“ са оправдани. Тя е разположена в контактната зона между три континента, което ѝ позволява да играе ролята на своеобразен мост между тях. От транспортна гледна точка това означава, че през страната преминават пет от десетте основни еврокоридора<sup>40</sup>.

Благоприятните геополитически дадености обаче не са довели до създаването на развита транспортна мрежа както на територията на страната, така и в Балканския регион. Това се дължи на редица географски, исторически, политически, икономически и специфични транспортни причини. Преди всичко изостаналостта на Балканския полуостров в сравнение със Западна Европа се отразява и върху състоянието на транспорта тук.

Допълнителна илюстрация към гореказаното е фактът, че икономическият потенциал на съседите на България (Македония, Сърбия и Черна гора, Румъния, Турция и Гърция) е 1,1 % от световния БВП. Тези страни участват едва с около 10–12 % от външнотърговския оборот на България<sup>41</sup>.

Едно от обстоятелствата, допринесло за слаборазвитата транспортна система в България, е географската предпоставеност – по-голямата ѝ част е покрита с планини, които в частност преобладават в релефа по границите със Сърбия, Македония, Гърция и Турция. Друг фактор е геостратегическата позиция на България по време на студената война. Чрез нея Варшавският договор се противопоставя на югоизточния фланг на НАТО, т.е. на Гърция и Турция. През този период границите с тях, а отчасти и със СФРЮ, са заградени със специални съоръжения, а прилежащата зона е поставена в особен режим за сигурност.

<sup>40</sup> Коридор № 4 – Варшава–Букурещ (или Будапеща–София)–Средиземноморието, като крайните му точки могат да бъдат представяни многовариантно – Констанца, Истанбул или Солун; № 7 – Дунавският воден път; № 8 – Бургас (Варна)–Скопие–Тирана–Дуръс; № 9 – Москва (Киев)–Букурещ–Велико Търново (Горна Оряховица)–Димитровград (Хасково)–Кърджали–Александруполис; № 10 – Берлин (Мюнхен)–Виена–Будапеща–Белград–Ниш–София (Атина, Солун)–Истанбул (вж. Железопътен транспорт, 2003, № 2, с. 8).

<sup>41</sup> Пак там.

На север, макар че няма подобни политически предпоставки, трансграничният транспорт е ограничен по естествен начин от река Дунав, която служи за граница между България и Румъния. За неразвитостта на речния транспорт в участъка на Румъния, България и Украйна свидетелства фактът, че само 4 от 104-те моста на Дунав са в този район, като само един свързва България и Румъния (при Русе–Гюргево).

## 4.1. ШОСЕЙНИ И ЖЕЛЕЗОПЪТНИ ГКПП

### *Трансгранични връзки*

Модернизирането на транспортната инфраструктура в България се вписва в общия контекст на стратегията за присъединяване към Европейския съюз. Главната цел на общоевропейската транспортна политика е създаването на устойчиви, ефективно действащи транспортни системи, които да задоволяват социалните, икономическите и екологичните потребности на населението, да повишават конкурентноспособността на европейския бизнес на световните пазари<sup>42</sup>.

В съответствие с основната насока в политиката на страната за интегрирането на пътната ѝ инфраструктура с тази на страните от ЕС е приета *Национална програма за доизграждане и развитие на републиканската пътна мрежа в България*. Този документ в частта „Трансгранични преходи“ предвижда рехалибитация на съществуващите и изграждане на нови пътни връзки, съобразени с политиката за присъединяване и отваряне на границите към съседните страни.

С Гърция се предвиждат три нови пътни връзки: Гоце Делчев–Драма, Рудозем–Ксанти и Кърджали–Маказа, както и подобряване на съществуващите Кулата–Промахон и Ново село–Орменион. Очаква се те да имат и положителен ефект върху икономиката на селищата от българска страна в близост до тези ГКПП.

С Македония се планира изграждането на пътните връзки при Симитли–Пехчево, Цапарево–Клепало и Невестино–Делчево. Те, както и част от съществуващите ГКПП, са преди всичко локални – за съпределните територии – и са свързани в по-малка степен с активизирането на търговските връзки. Някои от тях са и трудно проходими при зимни условия. Предвижда се и разширяване на съществуващите ГКПП.

Със Сърбия и Черна гора се очаква да се открие нова пътна връзка между Салаш (Белоградчишко) и Ново корито. С Румъния се предвижда рехабилитация на съществуващите три сухопътни връзки, а в дългосрочен период и откриване на нови – при Краище–Думбровен. С Турция се очаква откриване за движение на новия преход при Лесово–Хамзабейли и рехабилитиране и реконструиране на съществуващите пътища.

<sup>42</sup> Европейската политика в тази област включва поддържане процеса на прогресивна либерализация на транспортните пазари, намаляване на несъответствията в правно-нормативните разпоредби на Европа в областта на транспорта, улесняване на движението през граничните пунктове (вж. Железопътен транспорт, 1999, № 7–8, с. 4).

### ГКПП и нарастващите рискове

Увеличаването на търговските товаропотоци през българските граници не само налага модернизиране транспортната инфраструктура на страната, но и разкриване на редица нови ГКПП. По-важните инфраструктурни подобрения ще включват завършване на автомагистралния пръстен в страната и изграждане на отклонения към Видин, Русе, Свиленград и Кулата, строителство на мостове и фериботни комплекси по р. Дунав, прокопаване на тунел при Шипченския проход, съоръжаване на нови ГКПП по границите с Румъния, Сърбия, Македония, Гърция и Турция<sup>43</sup>. Разкриването на пунктовете с Гърция при Маказа, с Турция при Лесово и с Румъния при бъдещия мост до Видин значително ще улесни движението на стоковите потоци.

Наред с **бюджетните ограничения** модернизирането на транспортната инфраструктура на страната се натъква и на **външнополитически проблеми**. Съседните държави осъществяват транспортна политика, която цели да отклонява товаропотоци към трасета на тяхна територия<sup>44</sup>. Поради лошите пътища, дългите опашки и корупцията по ГКПП значителна част от международните превозвачи често предпочитат по-обиколни пътища, като не залагат на по-малката амортизация, а на по-сигурните доставки<sup>45</sup>.

Бавното преминаване на българските граници се дължи отчасти и на многоетапния граничен контрол. Процедурата изисква от шофьорите да слизат и оформят преминаването на транспортното средство на пет пункта за контрол. В случаите, когато няма животински или растителни продукти, пунктовете са три, но въпреки това процедурата бави. Проблемът не се свежда единствено до ефективността и до липсата на времеви норми при осъществяването на граничния контрол. Обективните условия за забавянето на преминаването на товарни транспортни средства и трудоемкостта на процедурата по оформянето на вноса/износа създават и предпоставки за корупционен натиск и корупционни сделки. От гледна точка на интересите на страната подобни бюрократични спънки и съпътстващият ги корупционен натиск се отразяват неблагоприятно, тъй като основните транспортни потоци се пренасочват към съседни на България държави.

В Приложението, *Рискови профили по ГКПП*, са представени резултатите от проучванията за ГКПП Кулата и Капитан Андреево. Основните констатирани **инфраструктурни рискове** са следните:

- Наличието на много търговски обекти (бензиностанции, безмитни магазини, банки, митнически бюра и т.н.) позволява достъп до зоната на ГКПП на голям кръг хора и стоки.

<sup>43</sup> Русев, М. Транспортната блокада на България. – Железопътен транспорт, 2003, № 2, с. 9.

<sup>44</sup> Румъния се старее да „изтегли“ Коридор № 4 към Констанца, а Сърбия залага на моравско-вардарския вариант на Коридор № 10 към Солун и Атина. Симптоматични в това отношение са оправданията на Белград за естествените препятствия, които стоят пред изграждането на свързваща магистрала между Ниш и София. Със средства, отпуснати от ЕС, Гърция „възстановява“ т.нар. Виа Игнатия (старият римски път, по чието трасе е проектиран Коридор № 8), но значително п\_ на юг – изцяло на гръцка територия. Русия, заедно с Украйна, бившите кавказки и средноазиатски съветски републики, залага на традиционния черноморски път при контактите си със Средиземноморието и Световния океан (Русев, М. Цит. съч.).

<sup>45</sup> Запис от среща с представители на АЕБТРИ, състояла се на 1 декември 2003 г.

- Разположението на различните гишета принуждава шофьорите да спират и слизат по няколко пъти при преминаване.
- Периодичните задръствания и километрични опашки водят до стресови ситуации, които се използват от корумпирани служители, за да пропуснат покровителствени от тях контрабандни товари. Задръстванията увеличават корупционния натиск върху служителите, тъй като шофьори предлагат подкупи, за да бъдат обработени по-бързо.
- Тесните пътища за подхождане и липсата на паркинги водят до задръствания. Това намалява сигурността за товарите, изнервя шофьорите и създава предпоставки те да търсят по-бързо преминаване, плащайки подкуп.
- Липсата на охранителни видеокамери и рентгени не позволява ефективен контрол над преминаващите камиони и превозни средства.
- Неотговарящите на условията осветление и заграждения на ГКПП не позволяват съответния контрол над зоната на ГКПП.

## 4.2. ПРИСТАНИЩА И ЛЕТИЩА

Най-смущаващата констатация е, че **не на всички международни пристанища и летища са изградени постоянно функциониращи ГКПП**. Например летище Горна Оряховица има само граничен контрол, докато митническият контрол е „на повикване” – митничарите са в града, а не в рамките на летищния комплекс. Това дава възможност при определени условия да се осъществява контрабандно транспортиране и укриване на внесена или реекспортирана стока.

Друг проблем е, че наред с изградените ГКПП **на много летища и пристанища се допуска навлизане в граничния пункт и през други пропускателни точки** в рамките на същия транспортен комплекс. Пример в това отношение е ситуацията на летище София, което е най-важният комплекс за въздушен транспорт в България. Там съществуват няколко пропускателни пункта, включително и такива, през които преминава голямо количество стоки. На тях няма митнически или граничен контрол, а само ведомствена охрана на летището. Тези служители нямат необходимата подготовка или технически средства за извършване проверки на пренасяните стоки, а и такова задължение не може да им бъде вменено, тъй като би противоречало на действащото законодателство. Необходимо е да се създаде ясен механизъм за контрол, който да включва отговорност за складодържателя, както и точна регламентация на понятието „въвеждане на митническата територия”.

**Голям кръг лица имат издадени пропуски за достъп в зоните за граничен и митнически контрол** и благодарение на това ползват определени облекчения. Това също е предпоставка за извършване на безнаказани нарушения. По някои оценки имащите такива пропуски са около 18 000–20 000 души, като цифрата включва и неработещи в правоохранителните структури.

Многото хора, които имат достъп до тези зони, създават и предпоставки за различни по вид нарушения, включително и контрабанда. В нея могат да участват или да подпомагат извършването ѝ имащите достъп за поддържане и ремонт на въздухоплавателни средства, достъп до летищните площадки и съоръженията за обслужване на въздушното движение, самият авиационен персонал, служителите от наземното обслужване на пътниците, екипажите на самолетите, административният персонал на летището, служителите от служба „Ръководство на въздушното движение“ (РВД), служителите на Министерството на вътрешните работи и митниците, авиационните и други оператори на летищна дейност, служителите от сигурността, Гранична полиция и Национална служба „Полиция“.

Нарушенията, свързани с достъпа и движението на лица и транспортни средства в района на летището, се отнасят до преминаването им и незаконното пренасяне на стоки през охраняемите зони за сигурност и входно-изходните пунктове към тях, както и през оградните съоръжения на летището. Тези нарушения стават възможни в резултат на неправомерно използване на пропуски и даване право на достъп на лица и транспортни средства в зоните за сигурност на летището.

**Проблемите със сигурността на пристанищата са далеч по-големи в сравнение с летищата,** защото са много по-сложно организирани. Това се дължи най-вече на факта, че включват няколко вида транспорт (железопътен, автомобилен и морски). Освен това пристанищата са почти винаги в населени места, което допълнително затруднява охраняването им.

В Приложението са разгледани подробно рисковете от контрабанда, които съществуват в пристанищните комплекси Варна–изток и Варна–запад, а отчасти и в пристанище „Леспорт“. Основните инфраструктурни рискове при тях са:

- липса на адекватни заграждения и електронни системи за наблюдение;
- липса на стриктен режим за влизане и особено за излизане от зоната на ГКПП;
- липса на контрол чрез пълно радарно покритие и електронни системи в части от Варненското езеро;
- липса на рентгени за проверки на контейнерни превози;
- тромава система и липса на достатъчно патрулни катери за налагането на строг граничен или митнически контрол.

Част от причините за тези липси са, че пристанищата, за разлика от сухопътните ГКПП, са фирми. Голяма част от функциите по охраната и сигурността на пристанището се осигурява от Министерството на транспорта и наетите от него частни охранители. С предстоящото концесиониране на тези пристанища проблемите ще се усложнят, тъй като вече ще става въпрос за държавно-частни взаимоотношения.



## 5. ОРГАНИЗИРАНА ПРЕСТЪПНОСТ И КОНТРАБАНДА НА СТОКИ ОТ ТУРЦИЯ И КИТАЙ

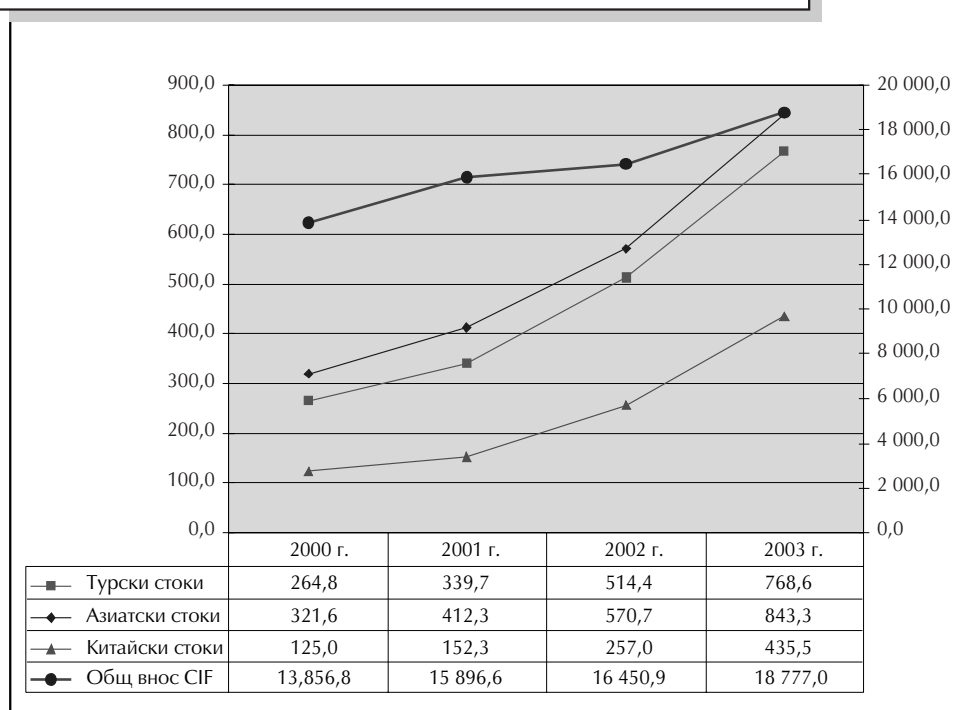
Най-големи щети на държавния бюджет се нанасят от стоките, постъпващи през сухопътните граници на страната. Според данни на оперативната митническа статистика през границите ни с Турция и Гърция преминават около две трети от т.нар. чувствителни стоки – предимно **турски, китайски и от други азиатски държави** (идващи от Близкия изток). Вносът на нито една от трите групи стоки не се развива независимо от останалите. При описанието за взаимодействието помежду им трябва да се имат предвид два основни фактора, влияещи върху тях.

Първият е свързан с бързото и устойчиво нарастване на износа на стоки от тези страни в световен мащаб, а вторият с това, че след икономическата стабилизация през 1997 г. българската държава чрез митническата и данъчната администрация поставя под все по-голям натиск чувствителните групи стоки за плащане на мита, данъци и такси. При анализа на търговската статистика е трудно да се прецени до каква степен „сивият внос се е свил“, т.е. трансформирал се е в легален и съответно е довел до регистрирано нарастване на вноса, и до каква степен българският пазар е увеличил потреблението на стоки от тези силно експортно ориентирани държави. Данните показват, че ако общият внос на страната (по CIF) е нараствал средно на година с 10,8 %, като митническа стойност китайските стоки са нараствали с 53,3 %, турските с 43 %, а азиатските с 38,1 % (вж. графика 6).

При дискусия по тази графика трябва да се каже, че според маркетинговите проучвания на вътрешния пазар е налице агресивно изтласкване на останалите две групи от страна на китайските стоки<sup>46</sup>. Според данните при някои потребителски групи китайските стоки са увеличили пазарния си дял от 30–40 % на 50–60 % за последните четири години. Подобно развитие не се наблюдава при регистрацията на вноса, а от графиката се вижда, че и трите групи стоки по произход нарастват с почти еднакви темпове. При оперативната митническа статистика на равнище стокова група тенденцията, регистрирана от маркетинговите проучвания, се наблюдава само при някои стоки. В таблица 7 само при стокова група 6401–6405 може да се види подобна тенденция, докато при 61 и 62 добре се илюстрира ефектът на изборната 2001 година.

<sup>46</sup> Необходимо е да се каже, че има стокови групи, където конкуренция липсва. Например както турските стоки не могат да конкурират китайските на пазара на електронни компоненти, така и Китай не може да конкурира Турция в износа на зеленчуци и плодове.

Графика 6. Общ внос и внос на стоки от отделните групи\*



\* Лявата скала с деленията е в стотици милиони левове и се отнася за вноса от Турция, Китай и азиатските страни, а дясната е в милиарди левове и се отнася за общия внос по CIF.

Източник: „Агенция Митници“

Таблица 7. Сравнение по години на внос на избрани групи стоки с произход от Китай и Турция

Код, глава (позиция)	Година Име, глава (позиция)	Турски стоки		Китайски стоки		Турски стоки		Китайски стоки	
		2000	2001	2000	2001	2000	2001	2000	2001
		Нетно тегло (кг)	Стат. ст. (лв.)	Нетно тегло (кг)	Стат. ст. (лв.)	Нетно тегло (кг)	Стат. ст. (лв.)	Нетно тегло (кг)	Стат. ст. (лв.)
61	Облекла и допълнения за облекла, от трикотаж или плетени	3 282 409	3 934 403	767 061	2 341 004	3 554 422	9 847 284	433 566	1 831 044
62	Облекла и допълнения за облекла, различни от трикотажните или плетените	1 865 399	2 176 769	1 121 927	3 662 046	1 790 648	6 448 944	737 375	2 688 213
6401–6405	Обувки, гети и подобни артикули	1 604 366	3 081 178	1 694 226	5 441 213	1 856 905	8 295 721	1 464 884	5 230 445
Код, глава (позиция)	Година Име, глава (позиция)	Турски стоки 2000 Нетно тегло (кг)	Турски стоки 2001 Стат. ст. (лв.)	Китайски стоки 2000 Нетно тегло (кг)	Китайски стоки 2001 Стат. ст. (лв.)	Турски стоки 2000 Нетно тегло (кг)	Турски стоки 2001 Стат. ст. (лв.)	Китайски стоки 2000 Нетно тегло (кг)	Китайски стоки 2001 Стат. ст. (лв.)
61	Облекла и допълнения за облекла, от трикотаж или плетени	3 293 033	16 601 656	1 673 133	7 644 634	4 293 426	21 906 234	1 952 499	10 798 527
62	Облекла и допълнения за облекла, различни от трикотажните или плетените	3 603 161	18 568 672	2 183 841	10 398 621	4 854 512	31 122 353	2 826 106	18 350 380
6401–6405	Обувки, гети и подобни артикули	2 659 840	16 482 850	3 384 876	15 379 015	3 425 024	18 033 206	4 891 640	26 376 294

Източник: „Агенция Митници“

По-нататък са разгледани поотделно спецификите на сивата и черната инфраструктура при вноса на китайски и турски стоки. Под **черна инфраструктура** се разбират използваната изцяло за контрабанден внос. При тези схеми внесените стоки:

- не се декларират изобщо;
- се декларират като произхождащи от страни, с които България има свободна търговия;
- се декларират като друг вид стоки, чиито мита са многократно по-ниски, и т.н.

При **сивия внос** стоките се обявяват, но в намалени обеми или по занижени фактурни стойности. В текста, когато се говори за контрабанден внос, се имат предвид и двата вида – сив и черен внос.

В исторически план контрабандата на турски стоки предхожда тази на китайски, т.е. техните вносители са пионери в развитието на инфраструктурата, обслужваща стоквата контрабанда, сивия внос и сивата търговия. От края на 90-те години обаче китайските стоки все по-агресивно навлизат на българския пазар, като преди това са получили необходимия достъп в сиво-черната инфраструктура.

Затова в тази глава първо се разглеждат структурите, обслужващи контрабандния внос на турски стоки, произходът и оформянето на сиво-черната инфраструктура и нейното значение. При китайските стоки акцентът е върху същите елементи, като е изтъкнато доминиращото значение на сиво-черната инфраструктура и перспективите тя да продължи да нараства.

По-голямата част от тази инфраструктура има общи „фигури“: посредници, писари, декларатори, спедиторски и превозвачески фирми, консултанти – бивши и настоящи полицаи и митничари. Съвпадения има и сред самите лица, изпълняващи тези роли, т.е. едни и същи имена се срещат при контрабандния внос и на турски, и на китайски стоки. Както показва обаче проучването, **съвпадението е предимно при средните играчи, а специализацията е при големите и при обслужващите фигури.**

## 5.1. ТУРСКОТО ТРАСЕ

За да се разберат най-добре логиката и потенциалът на различните незаконни форми на внос от Турция в настоящия момент, е необходимо да се разгледа техният генезис. „Турските трасета“ не са просто частен случай на контрабандата, а отправна точка за повечето видове влияния на криминални структури върху граничните институции. Криминализирането на тези трасета през годините постепенно обхваща много широк кръг институции и личности, включващи специалните служби, полицията, митниците, политици и дори местни структури на политически партии.

### 5.1.1. „Водачките“

При контрабандата и сивия внос от Турция най-колоритната фигура е тази на **„водачката“**. Такива са десетки жени, които предлагат комплексно логистично обслужване. Първоначално те го правят само за куфарните търговци – от наемането на автобуса до осигуряването на евтин хотел в Истанбул. По-късно дейността им включва микробуси и камиони.

Тази фигура възниква преди почти 15 години с вълната от внос на евтини потребителски турски стоки, надигнала се скоро след изселването на турско население през пролетта и лятото на 1989 г. Предпоставки за това са отменянето на визовите ограничения за български граждани и огромният дефицит на стоки за масово потребление, типичен за страните в Съветския блок.

Въпреки че официалната пропаганда е създавала силни националистически настроения сред населението и от двете страни на българо-турската граница, два-три месеца след края на изселническата вълна към Турция, през октомври 1989 г., започва да се наблюдава масов внос на турски стоки, наречен по-късно **„куфарна търговия“**. Типични стават екскурзии с автобуси, в които участват по няколко десетки търговци. Точно тогава започва да се очертава феноменът **„водачки“**, който някои наричат **„институция“**.

Най-важната предлагана от тях услуга е безпроблемно преминаване на границата с внасяните стоки. Ако при българските граничари и митничари подаръците, а по-късно и паричните подкупи осигуряват преминаване, с турските гранични и митнически служби това не е така. Те са враждебно настроени<sup>47</sup> и често без видима причина конфискуват стоките на българските търговци. По това време отрицателните емоции срещу тях преобладават над аргументите, че този износ е изгоден за турската икономика.

Многобройните разкази на търговци, шофьори и митничари съвпадат в обясненията за **„водачките“**. Според тях жените успяват да усвоят турската специфика на подкупа и да се адаптират към културните особености. Твърди се, че водачките често влизат в интимни отношения с турски гранични служители, с полицаи и жандармеристи във вътрешността на страната. По този начин създават контакти в херметичните групи<sup>48</sup> на митничарите и граничарите. Доколко тези обяснения са достоверни, е трудно да се прецени. Никъде другаде по българските граници за **„посредници“** не се говори само в женски род.

Дейността на **„водачките“** в този ранен период е свързана преди всичко с преминаването на стотици автобуси седмично, пълни с български **„куфарни търговци“**, почти задушени от чувалите със стока. Разпадането на Съвета за икономическа взаимопомощ (СИВ), кризата на българските предприятия в леката промишленост и голямото разнообразие на евтини нискокачествени стоки прави вноса от Турция основен за българския пазар. В този момент китайски стоки почти няма, а тези от Азия (през Дубай) преминават предимно през турската граница.

<sup>47</sup> Предимно заради репресиите срещу сънародниците им, живеещи в България. През пролетта и лятото на 1989 г. през техните служби минават около 420 000 турски изселници от България.

<sup>48</sup> Те са херметични и за обикновеното турско население.

Постепенно започва разслояване на „водачките“, като част от тях изоставят автобусите с куфарни търговци и започват да подпомагат контрабандния внос, извършван с камиони и микробуси<sup>49</sup>. Правилата, които се оформят за работата им тогава, се запазват и досега. Освен че осигуряват цялата „логистика“ в Турция, те гарантират преминаване на съответните стоки (на търговци на дребно и на едро) срещу определена сума. Според интервютата тя варира, но средно е между 2500 и 3000 германски марки за 8–10-тонен камион (сега съответната сума в левове)<sup>50</sup>. Те не участват със собствена стока или капитал в превозвания товар, но плащат от своята сума на всяко от звената – граничен пункт, охрана, вътрешна митница и т.н. Техният доход е разликата между взетата сума и направените разходи.

### 5.1.2. „Складове – пазари“ и техните охранители

По същото време, периода 1991–1992 г., започват да с очертава и другият тип ключова институция – „**складовият пазар**“. През следващите 8–10 години складовете на едро, превърнати в пазари – борси, изживяват златното си време. Според оценки на някои от големите западни дистрибуторски компании броят им е около 50, има ги в почти всеки голям град на страната, като най-често се държат от сиво-черния бизнес (обикновено хора, свързани със силовото застраховане). Най-известен сред тях е пазарът в София – „Илиянци“, превърнал се почти в балканско средище. Той предлага изключителни конкурентни предимства и от него зареждат не само българи, но и търговци на дребно от Сърбия, Македония, Босна, а в определен период дори и от Албания. За известно време негов конкурент извън София е пазарът в Димитровград, но все пак му отстъпва по оборот. С мощното навлизане на китайските стоки пазарът „Илиянци“ остава без конкуренция.

Непосредствено след 1990 г. темата за контрабандата изобщо не е на вниманието на средствата за масово осведомяване, политиките, а съответно и на общественото мнение. Нововъзникващата организирана престъпност обаче още през 1993 г. забелязва „машинките за правене на пари“ и предприема опити за поставяне на „водачките“ под контрол. Формалната причина за това са първите инциденти с ограбване на камиони и автобуси от магистралните банди. В този план естествено изглежда и навлизането на **охранителите**, пазещи вноса на турски стоки срещу определена такса.

**Охранителните фирми бързо поставят под контрол значителна част от участниците във веригата на турската търговия.** Така „на входа“ „водачките“ добавят към разходите си такса за охрана, а „на изхода“ складовете пазари бързо биват поделени от най-силните охранители. Изострянето на конфликтите сред различните формирания на организираната престъпност периодично води до сътресения на складовете – пазари и сред „водачките“. В периодите на „войни“ между различните национални и регионални структури на „силовите застрахователи“ често биват палени и унищожавани стоки, а участниците – глобявани, отвлечани, бити и дори убивани заради принадлежността им към дадена групировка.

<sup>49</sup> Използват се микробуси и автобуси, а не камиони, защото за тях не се изискват допълнителни документи за превозване на стоки. Под предлог, че това е багаж на 5–6 пътници, автобусите и микробусите се превръщат в много ефективни превозни средства за контрабанда и сив внос.

<sup>50</sup> Тя е около 1250–1500 евро.

Биографията на две емблематични личности в криминалния свят – Методи Методиев, известен като Мето Илиянски, и Константин Димитров, познат като Косьо Самоковец, илюстрират навлизането на организираната престъпност в турските канали. Мето Илиянски се превръща в известна фигура с получаването на охраната на софийския пазар „Илиянци“ през 1994 г. от един от най-силните босове на организираната престъпност в този период – Васил Илиев, шеф на застрахователната компания ВИС 2. Той запазва позицията си и след смъртта на Илиев през 1995 г., въпреки многобройните опити да му се отнеме както вътре в силовата групировка, така и от други конкуренти.

Почти по същото време се появява и фигурата на Косьо Самоковец, който започва да охранява камионите от Турция до „Илиянци“ след края на ембаргото срещу Югославия през 1995 г. Позицията му на шеф на „наказателна бригада“ по сръбската граница му дава достъп като шеф на една от охраняващите групи при турския канал и за няколко години се превръща в един от основните организатори при вноса от южната ни съседка (графика 8).

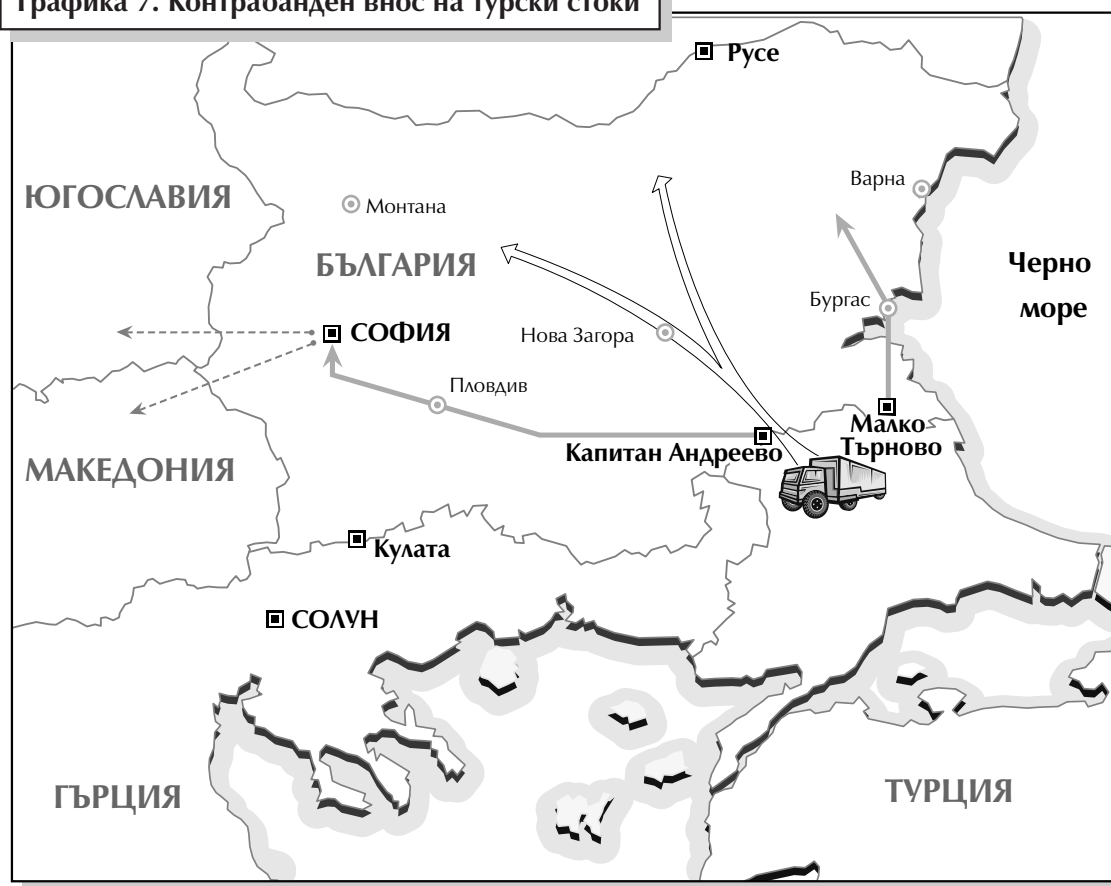
Поставянето под частичен контрол на основни звена от вноса на турски стоки е само част от дейността на силовите групировки. Още по време на югоембаргото когато търговията с петрол и други ембаргови стоки носи огромни печалби, групировките използват турската граница като едно от основните направления за внос на високоликвидни стоки. В онзи момент сравними с петролния износ за Югославия са преди всичко захарните изделия, цигарите и алкохола<sup>51</sup>. При осъществяването на този тип контрабанда се разработват собствени канали, като се започне от складовете на едро, мине се през митнически служители на различни равнища и се стигне до регионални полицейски директори и служители в специалните служби. Когато се коментират каналите за акцизни стоки от Турция, не бива да се преувеличават организираността и субординацията на „силовите групировки“. Според участници в тях неясните правила, преобладаващият хаос, разграбването на печалбите и вътрешните конфликти са довели до невъзможност да се създадат големи устойчиви криминални организации. Организаторите на акцизната контрабанда обикновено са извън силовите групировки и по-късно се оттеглят в легалния си бизнес.

**Складовете – пазари** продължава да функционират, макар и със значително намалени обороти. След навлизането на „Метро“, специализираните вериги като „Мосю Бриколаж“ и „Била“, българските вериги за битова електроника „Техномаркет“, „Технополис“ и някои други дейността на тези складове – пазари е поставена под сериозен натиск. „Илиянци“ обаче продължава да пази пазарните си ниши, но евтините турски стоки не са фактор за неговото оцеляване. Основните му конкурентни предимства спрямо вериги като „Метро“ са по-ниските цени и логистиката (фалшиви фактури, връщане на ДДС, транспорт и пр.), които предлагат опериращите търговци там. В резултат той е предпочитан за определени групи от стоки не само от търговците, идващи от вътрешността на страната, но и от Сърбия и Македония.

<sup>51</sup> Вж. Корупция и контрабанда: мониторинг и превенция. Център за изследване на демокрацията. С., 2000; Корупция, контрабанда и институционална реформа. Център за изследване на демокрацията. С., 2002.

От интервютата става ясно, че и след приватизирането на „Илиянци“ през 2001 г. контролът е запазен от Мето Илиянски. За да присъстват на този пазар, търговците трябва да плащат по 2000–2500 лв., независимо кой е техният посредник за контрабанден внос и колко дават за сергии и складове на легалните собственици. Опитите на някои от търговците да се освободят от „силвата такса“ водят от кражби и унищожаване на собствеността, до идване на данъчните власти. След изчезването на Мето Илиянски в края на ноември 2003 г. организацията явно е в криза въпреки опитите на някои от заместниците му да поддържат системата.

Графика 7. Контрабанден внос на турски стоки



### 5.1.3. Политическа корупция и контрабанда

Когато се разглежда еволюцията на вноса от Турция, трябва да се отбележи, че в средата на 90-те години се наблюдават сериозни промени. От април 1994 г. е въведен данък върху добавената стойност (ДДС), което променя сериозно условията за внос. Вероятно това е годината, в която политиките осъзнават значението на контрабандните канали<sup>52</sup> за финансирането на тяхната дейност и започват да ги използват. В този план турската граница е вероятно най-емблематичната и осмислянето на моментното състояние не е възможно без схематично описание на политическото развитие в края на миналия и началото на новия век.

<sup>52</sup> Темата за преразпределянето на националното богатство посредством границите и влиянието на политическите партии е твърде широка и този текст няма амбицията да я дискутира подробно.

С края на политическата неопределеност през 1995 г. се очертава проблемът за поставяне на границите под контрола на държавата. Оказва се, че това е практически невъзможно, тъй като силовите групировки вече имат основните характеристики на организирана престъпност, контролират не само хора във висшите етажи на финансовата администрация, митниците, полицията и специалните служби, а и ключови представители на управляващата политическа сила на централно и регионално равнище. Започналата финансова криза и преминаването ѝ в политическа оставя границите на господстващите там групировки.

Единственото изключение е краят на 1996 г., когато Българската социалистическа партия като управляваща политическа сила взема решение да удари контрабандните канали, които финансират опитите на опозицията да вземе властта<sup>53</sup>. Следва серия от полицейски масирани акции. Ръководството на МВР осъзнава добре степента, до която са се сраснали контрабандистите с органите за сигурност. Затова навсякъде са пратени екипи, създадени от полицаи от други региони на страната и отдели нямали допир с контрабандата. Според митнически служители, работещи по това време на турската граница, и търговци, занимаващи се с незаконен внос, това е най-тежкият удар, който държавата е нанасяла на организирания контрабанден внос от началото на 90-те години. Въпреки тези усилия, след като СДС взема властта през февруари 1997 г., основният вход за турски стоки – Капитан Андреево, става тема на политически дебати<sup>54</sup>.

Трудно може да се прецени доколко двете основни политически партии в страната са получавали финансиране от контрабанда и митнически нарушения и доколко това е ставало със знанието на техните ръководства. Политическите промени обаче предизвикват временно разхерметизиране на затворените общества около митничари, граничари и полицаи в района на Свиленград<sup>55</sup>. Някои от бившите началници на митници и полиция започват да говорят пред средствата за масово осведомяване<sup>56</sup> и за първи път преразпределянето на националното богатство чрез границите става публична тема. Вероятно значителна част от промените през 1992 г. са свързани с опита да се разруши влиянието на силовите групировки в зоната на Свиленград.

За срастването с тези групировки на полиция, служби за сигурност и митническо ръководство са показателни и стенограмите на записани със специални разузнавателни средства разговори между „водачки“<sup>57</sup>. От тях и от интервюта с бивши полицейски директори от района може да се направи изводът, че след разпадането на силовите групировки<sup>58</sup> техни структури на централно и

<sup>53</sup> Интервюта с бивши служители на МВР, София, февруари 2004.

<sup>54</sup> Новият директор на митница Свиленград и след това депутат от СДС Георги Шишков обвинява един от най-влиятелните политици от левицата – запасния генерал Любен Гоцев, за канал с цигари (по-късно Гоцев печели дело срещу Шишков за клевета). От своя страна бившият шеф на свиленградската митница и общински съветник от БСП Павел Лилянов прави изявления за изцяло документиран куриер на СДС, включително предаването на парите от митницата (Властта се храни 13 г. от сивата икономика. – *Монитор*, 6 септ. 2003).

<sup>55</sup> През 1997 г. само в хасковското РПУ са сменени четирима директори, като един от тях е заемал поста 15 дена.

<sup>56</sup> Едни от най-интересните свидетелства идват от единадесетия поред директор след 1989 г. на хасковското РДВР – Венцислав Йорданов.

<sup>57</sup> Вж. *Сеза*, 27 апр. 2000.

регионално равнище поемат каналите. На мястото на големи йерархични организации идва организирана престъпност на мрежите. В рамките на около година става ясно, че съществуващите проблеми не могат да се решат на политическо равнище.

Към края на 1998 г. започват да се очертават нови схеми за внос на турски стоки. От контрабанда постепенно се преминава към по-леки форми на митнически нарушения, като обмитяване на стоките по занижени цени, деклариране на по-малко количество или различен вид стока. При някои стоки за масова употреба вносет е почти изцяло законен – например алкохол и прах за пране. При други – например дрехи или хранителни продукти, въпреки укриването на част от стойността, чистата контрабанда почти изчезва.

**С края на силовите застрахователи през 1998 г. настъпват драматични промени в организацията и на турския внос.** Въпреки че групировките запазват охраната на складовите пазари и трасетата и че местните шефове на бившите силови групировки продължават да контролират ключовите контрабандни зони по турската граница, йерархията и субординацията (колкото и хаотична да е) са разрушени. Раздробените структури постепенно влизат в нови отношения помежду си.

Бившите конкуренти започват да участват в общи канали, осигурявайки различни звена от системата, а старите партньори да стават конкуренти и дори врагове заради преразпределянето на предишни клиенти. Новите структури са много по-адаптивни и динамични. Това е моделът, чрез който се изгражда хегемонията на споменатия Косьо Самоковец. Сътресенията сред българските политически елити и специалните служби, промените в митническата администрация и смъртта му водят до разкриването на много детайли за контрабандата на турски стоки.

Действията на Косьо Самоковец по българските граници и мястото му в контрабандата с турски стоки заслужават един опит за систематизиране на известните факти. За по-малко от две години той създава необикновено голяма за българските мащаби организация. Това става възможно единствено поради изключителната му способност да си осигурява подкрепата на важни фигури в почти всички институции, отговорни за българските граници – митници, данъчни и специални служби, полиция<sup>59</sup>. Използва утвърдилата се структура от „водачки“, като работи с няколко, които е охранявал и на които има доверие. Те намират клиенти и осигуряват и в Турция, и в България пълната логистика за контрабанден внос.

Самоковец се специализира в преминаването на границата. С помощта на един от заместниците на митница Свиленград, който по-късно става неин началник, започва да налага нова организация в каналите. Неговите камиони стават повече, обмитяват се по-евтино и минават по-бързо от конкуренцията. Това обаче не е достатъчно, за да може търговците–клиенти да го изберат за посредник. В

<sup>58</sup> През лятото на 1998 г. официално е сложен краят на „силовите застрахователи“, след като не бяха одобрени лицензите им за извършване на застрахователни дейности. Вж. по подробно: Партньори в престъпността. Център за изследване на демокрацията. С., 2004.

<sup>59</sup> От интервюта с редови и висши служители в Агенция „Митници“, както и с бивши и настоящи офицери от специалните служби.

страна, в която принципът на клиентелизма е господстващ, промените стават бавно и трудно. За да промени нагласите, Косьо Самоковец се възползва от контактите си с офицери от отдела за борба с контрабандата към НСБОП. Служителите организират серия от щателни проверки на свиленградската митница срещу конкурентите, като целта на този натиск е да принуди сивите търговци да използват контрабандните канали на Косьо Самоковец<sup>60</sup>.

Сътрудничеството с НСБОП обаче не е еднозначно. При подаването на информация за конкурентите си Самоковец предизвиква и тях да търсят помощта на службите. Тези сложни отношения водят до задържането в Бургас през август 1999 г. на 30 тира. Въпреки че в крайна сметка операцията се проваля, за да си възвърне предишните позиции, Косьо Самоковец трябва да даде значително по-големи подкупи<sup>61</sup>.

Това предизвиква реорганизация<sup>62</sup> в структурата на Косьо Самоковец. Създават се регионални представителства и той престава да участва лично в каналите. Макар че хаотичността никога не е преодоляна при Самоковец, в организациите му вече може да се различи нещо подобно на йерархия от три равнища. Първото включва „водачки“. Второто е на регионални представители, които организират търговците, поръчващи турски стоки. (В някои по-малки градове „водачките“ продължават сами да си набират клиенти.) Третото равнище е свързано с „инкасаторите“ – хората, които събират парите от търговците, плащат необходимите разходи (например подкупи) и отчисляват за своя шеф.

От този момент Самоковец е почти недостижим и доказването на неговото участие в каналите за сив внос и контрабанда става все по-трудно за българските държавни институции. Според почти всички интервюирани изборите през лятото на 2001 г. създават нова политическа ситуация, която изважда наяве деянията на Константин Димитров и го превръща в най-известния български контрабандист. Става ясно, че смяната на ръководството на Агенция „Митници“ през октомври 2000 г. му е дала възможност да се превърне в монополист в незаконния внос на почти всички големи групи стоки. Турските стоки не правят изключение. Схемата се състои в проверка и високо обмитяване на всички вносители, които са извън контролираните канали. Занижават се таксите за посредниците, но се повишава средната цена, по която се обмитяват турските стоки. Така търговецът плаща повече на държавата и по-малко на посредника, но в крайна сметка и стоката му струва по-малко.

За да работи монополът, представителите на Самоковец трябва да извършват огромна „организационна работа“ – от осигуряване заплащане на митничарите, които пропускат камионите, до координиране на „водачките“, които в по-голямата си част започват да работят за него. Усещането за политическата

<sup>60</sup> Асен Йотов, уволнен от МВР по разработката „Приятелите“: 5-ма агенти, внедрени до Косьо, имаше НСБОП. – *168 часа*, 19 дек. 2003.

<sup>61</sup> Тази прочута бургаска операция има различни версии. Като се изчистват противоречията между различните източници и се избегнат интерпретациите, историята се свежда до следното. НСБОП прави засада на тридесетте тира, влизащи от Малко Търново и събиращи се при Рибното пристанище в Бургас. Поради процедурни нарушения адвокатите успяват да постигнат в съда освобождаване на камионите. По-късно същата стока влиза отново в България през Капитан Андреево.

<sup>62</sup> *168 часа*, 19 дек. 2003.

промяна, която става през юни 2001 г., предизвиква лавинообразен процес на разпадане в монополните структури. Заслужава да се отбележи, че големите фигури като Косьо Самоковеца оценяват промената се среда и се приспособяват към нея. Според експерти той се опитва да запази каквото може, като раздробява организацията си и предоставя на сътрудниците си самостоятелни парчета от нея.

Един от хората, който продължава да работи за него, е Цветан Василев – Хафти<sup>63</sup>. Данните, получени за него в резултат на специализирана полицейска операция, показват до известна степен направленията и схемите, по които се работи. Според някои техни конкуренти обаче подобни акции сериозно помагат на бившите структури на Косьо Самоковеца. Акцията, предприета през лятото на 2002 г. на турската граница, удря конкурентите им Баздат и Абдулсалам Ибрахим – Доктора (някои като Лешак Поляка изважда завинаги от бизнеса). Въпреки че както Константин Димитров, така и неговите бивши сътрудници успяват да намерят нови посредници във властта (включително митническата администрация, правоохранителните и правораздавателните органи), те не могат да си осигурят спокойствието и приходите от края на 90-те години.

През лятото на 2001 г. старата структура на вноса при турските стоки почти е възстановена. През фирмите, наследници на Косьо Самоковеца, преминават ограничени количества, а големите се раздробяват между многобройни участници. Повечето от описаните фигури, обслужващи митническите нарушения, продължават да функционират и през 2004 г. От десетките „водачки“, осигурявали контрабандата на турски стоки през последните 15 години, през 2004 г. остават десетина. Те са се отказали от автобусите с куфарни търговци поради нежеланието на митническите инспектори на граничните пунктове да рискуват заради 20–30 лв. на човек за пропуснати стоки.

Според интервюирани шофьори на автобуси причината за края на куфарната търговия са най-вече мобилните групи, сформирани от „Краун Ейджънтс“, чиито масови проверки ѝ нанасят тежък удар. „Водачките“ вече се занимават с „карго камиони“<sup>64</sup>, и то при относително скъпа стока, която прави изгодна услугата им за по-големите търговци. Принципът на формирането на „турското карго“ е подобен на този от средата на 90-те години. Камион от 8–10 тона се пълни от 5 до 30 търговци. Стоката е разнородна, което я прави трудна за проверяване и митничарите я обмитяват на килограм.

„Водачките“ продължават да осигуряват достъп до турските складове на едро и да плащат за услугите на митническия пункт и на местата, където се обмитява. Те пак се делят на подпомагащи контрабандата на десетина камиона на седмица и на един-два камиона. За една-две от тях, както и през 90-те години, има подозрения, че участват и в трафик на хероин. Имената им са широко известни сред митническите и полицейските служители, дори и сред онези, които не ги

<sup>63</sup> Интервю със служители на МВР, София, февруари 2004; Фирма на Цецо Хафти засечена от „Краун ейджънтс“. – 24 часа, 24 юли 2003.

<sup>64</sup> Това е жаргонен термин за камиони, които са или малотонажни, или по-големи, но покрити с брезент. Прехвърляйки стоките от контейнери на такива камиони, контрабандистите се стараят да прикрият произхода (страната производител). Думата *карго* обаче се употребява и в общото ѝ значение на товар.

познават лично. В първата група най-често се цитират Нада, Гица и Диана, а във втората – Пепа, Валя и Димитрина<sup>65</sup>.

#### 5.1.4. Транспортните фирми и контрабандата

Като важен елемент в системата на сив внос на турски стоки трябва да се отбележи групата на **превозвачите**, които осигуряват по-малки **камиони с товароподемност 8–10 тона**. При този тип превозвачи се използва това, че стоката е разнообразна, в много бройки и трудно се проверява. Другото предимство е, че такива камиони обикновено се натоварват повече и по този начин се крие част от стоката. Тези превозвачи са извън ТИР-системата, най-често са еднолични търговци или физически лица, склонни да поемат голям риск. Точният им брой не е известен, но вероятно те са над 1000, тъй като обслужват износа на турски стоки за балканските страни, включително Сърбия, Македония, Босна и Хърватия.

За риска, който поемат тези превозвачи, беше многократно споменато в интервюта с ТИР-шофьори. Според тях обикновено водачът не знае какво точно превозва и рискува да му бъдат подхвърлен дори хероин, ако си позволи да не се подчинява на системата. В рамките на изследването става ясно, че до лятото на 2002 г. част от собствениците на 8–10-тонните камиони са били митнически, полицейски и други служители по границата. След полицейска операция срещу сивия внос по турската граница през лятото на 2002 г. със заповед на Агенция „Митници“ се забранява участието на митнически служители в такива фирми. В настоящия момент единствените гранични служители, които имат собственост в превозвачески фирми, са служители на „Пътни такси“ (включително от Капитан Андреево). Опитът на турските власти да спрат тези камиони бе посрещнат с облекчение от ръководството на Агенция „Митници“, но изглежда забрана няма да има, защото това би засегнало износа на турски стоки – последица, разбираемо нежелана от турските власти.

Освен описаните структури в сивия внос на турски стоки – „водачки“, превозвачи, пазари складове, съществуват и няколко други паралелни структури, които не се ползват от всички звена на описаната верига. Една от схемите включва старите регионални отговорници на охранителните групировки. Те събират от 5 до 10 дребни търговци, нуждаещи се от турски стоки, и уреждат контрабандното преминаване на поръчаното от тях. Вместо „водачки“ се използва „посредник“ или спедиторска фирма (тя има посредник), които осигуряват преминаването на границите и обмитяването. Тези дребни търговци не се нуждаят и от големите централизиран пазари и предпочитат внесената стока да се разпредели направо по магазините им.

Друга паралелна схема, която се прилага предимно при плодовете и зеленчуците, е „куфарна търговия“ от местното население. Местният жител използва възможността да преминава границата с малки количества стока, но за разлика от класическия куфарен търговец я складира в своето населено място. По-късно камион на сивия предприемач ще мине през малките складове на

<sup>65</sup> За да се покаже, че те реално съществуват, тук се цитират малките им имена, както са известни сред митничари, спедитори, търговци и полицаи. За съжаление поради малкото време, с което разполагаше в края на изследването, екипът не успя да вземе интервюта от тях.

местните жители и ще закара стоката до големите градове, където през сивите търговски мрежи на дребно ще стигне до платежоспособния купувач.

### 5.1.5. Свиването на контрабандния турски внос

Стратегията за намаляването на щетите от контрабандния внос на турски стоки се очертава още в края на 90-те години от ръководството на Агенция „Митници“. Целите са две: постепенно нарастване на обмитяваната стойност при единица внос (кг), принуждаване на вносителите да декларират цялото количество стока. На макроравнище данните за последните четири години (2000–2003) като че ли показват успешното следване на тази стратегия дори в споменатия кризисен период от началото на 2001 г. (вж. таблица 8).

**Таблица 8. Внос на турски стоки**

	2000	2001	2002	2003
Нетно тегло (кг)	265 558 049	260 589 809	314 487 762	464 016 623
Митническа стойност (лв.)	264 767 290	339 669 007	514 399 322	768 603 455
<b>Цена на килограм (лв.)</b>	<b>1,00</b>	<b>1,30</b>	<b>1,64</b>	<b>1,66</b>
Нарастване на теглото		-1,87	20,68	47,55
Нарастване на стойността		28,29	51,44	49,42

Източник: „Агенция Митници“

Оптимистичната интерпретация предполага, че докато през 2001–2002 г. има рязко нарастване на митническата стойност (с 51,4 %), през 2003 г. е налице рязко нарастване на обмитения обем стоки (47,5 %) при запазена и дори леко увеличена облагаема стойност. Успешността на последните две години се илюстрира със сравняването спрямо 2000 и 2001 г., „периода преди парламентарните избори“, когато политическата конюнктура ограничава мерките. Скептиците обаче смятат, че основният фактор за ръста на обема обмитени стоки през 2002–2003 г. е възстановяването на турската икономика и подкрепата от страна на турската държава за износа. Другият фактор (вж. по-подробно точката за макроикономическата конюнктура) е цялостното нарастване на вноса, което като обем, в процентно отношение, при турските стоки съответства на това от другите основни направления, като Западна Европа и Азия.

### Операцията на НСБОП и митниците от май–юни 2002 г.

В съответствие с утвърден от главния секретар на МВР план НСБОП участва през периода 28 май–14 юни 2002 г. в специализирана полицейска операция, при която са извършени щателни митнически проверки на 657 (100 %) от автомобилите, с които е осъществяван внос на стоки през ГКПП Капитан Андреево и Свиленград. Установени са 8 фирми, основни вносители на плодове и зеленчуци, 5 фирми, основни вносители на хранителни и захарни изделия, и 7 фирми, вносители на промишлени стоки. Документирани са всички количества стоки, внесени през периода. Извършеният анализ чрез съпоставяне на декларираните в предхождащия операцията период от 17 дена показва, че при плодовете и зеленчуците през контролирания период количеството на декларирания внос е нараснало със 17 441 кг, или с 59 %.

За хранителните стоки и захарните изделия при спад в броя на внесеното по митнически документи с 93 % и спад в общото количество на внесената стока в нето килограми с 5,9 % се отчита повишаване на внесения ДДС с 5,7 % и с 5,4 % на внесеното общо мито. През контролирания период количествата на хранителните стоки и захарните изделия, внесени средно с едно моторно превозно средство, са се увеличили от 4387 на 7963 кг. Налага се изводът, че средно на месец държавният бюджет е бил ощетяван с над 126 000 лв.

При промишлените стоки извършената съпоставка показва, че през базисния период при вноса на промишлени стоки на режим „входен транзит“ от общия обем внос 62 % е осъществен от фирми, гравитиращи около Абдулсалам Ибрахим – Доктора, а останалите 38 % внос – от фирми, гравитиращи около Цветан Методиев Василев – Хафти. По време на специализираната полицейска операция съотношението се променя, като от общия обем внос 79 % са под контрола на Василев, а останалите 21 % са осъществени от Ибрахим. Отчетено е повишаване на декларирания внос със 138 %.

Общата констатация от специализираната полицейска операция е, че при внос на стоки за деклариране се ползват неистински турски фактури, в които цените са около 10 пъти по-ниски от действителните. По този начин се ощетява държавният бюджет, като:

- чрез неистинските фактури стоки, произведени в трети страни (Китай, Индия, Индонезия, Филипини и др.), се представят като произведени в Турция с цел ползване на преференциално мито съгласно митническите спогодби между България и Турция;
- ДДС при внос се определя на базата на вписаните в неистинските фактури цени, т.е. начисленият и внесен ДДС е десетократно занижен спрямо действителния;
- към митническите документи не се прилагат документи за платена транспортна услуга за внос и застраховка на товара като задължителни елементи по Закона за митниците при определяне на митническата облагаема стойност;
- доходите от транспортната дейност на фирмите не се декларират пред данъчните органи, а за един курс по направление България–Турция–България реално се заплащат над 1000 лв.; голяма част от ползваните при вноса моторни превозни средства са собственост на митнически служители или на свързани с тях лица.

## 5.2. КИТАЙСКИ СТОКИ

От средата на 90-те години китайските стоки започват да се превръщат в един от важните източници за приходи на сивата икономика и организираната престъпност. Според данните на оперативната митническа статистика приблизително 70%–80 % от този внос се осъществява по трасето Солун–Кулата. Останалата част преминава през пристанище Варна, а при китайските стоки с по-

висока стойност се използва предимно летище София. Същевременно според експертни оценки към 300–350 контейнера месечно, влизащи през гръцката граница, трябва да се добавят и поне 140–160 контейнера с китайски стоки, идващи от Турция като турски стоки (графика 8). За обемите на вноса на китайски стоки, пристигащи от Европа и обявявани за европейски, няма надеждни оценки.



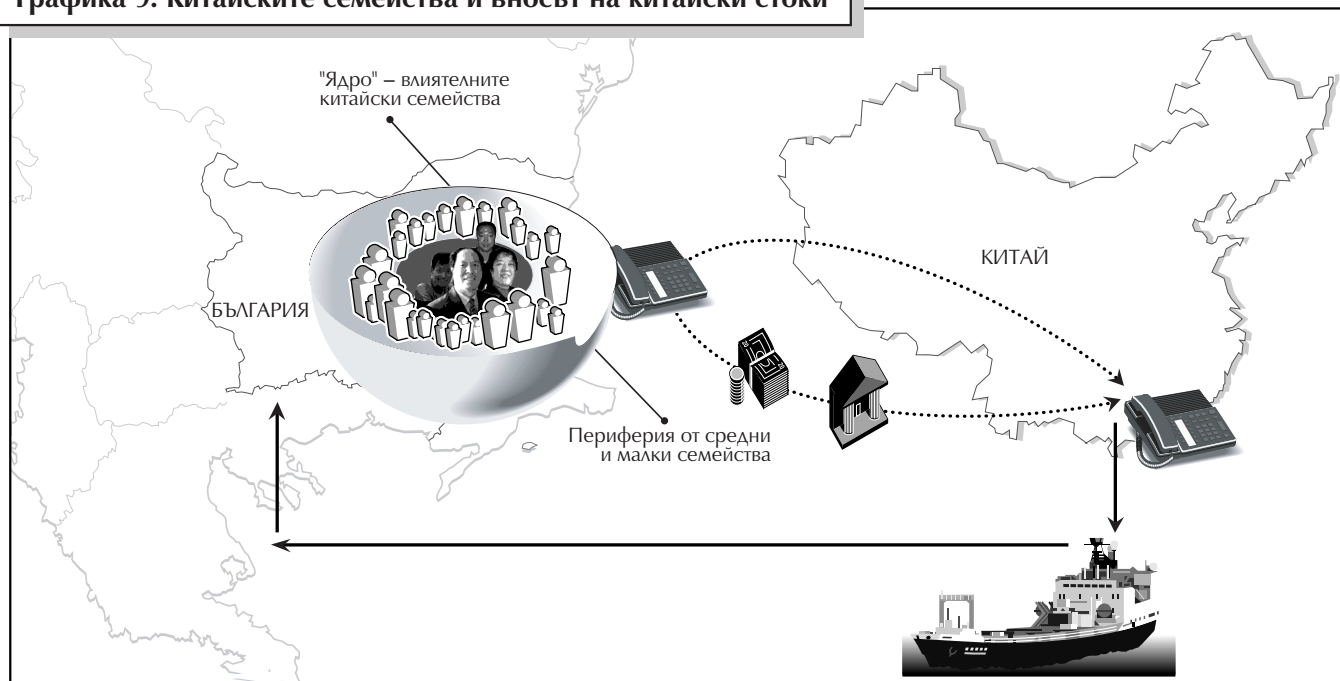
### 5.2.1. Участниците в контрабандния внос

За да се разберат рисковете, е необходимо съвсем схематично да се опише **сиво-черната инфраструктура, осигуряваща контрабандния китайски внос**. Тя се състои от фирми, експерти и лица, които предлагат най-различни „услуги“, като скриване или превозване на стоките, „преференциално обслужване“ от митниците, физическа разправа с лица или фирми, възпрепятстващи контрабандата, или фалшифициране на характеристиките на стоката. В тази сиво-черна инфраструктура условно може да се разграничат четири обособени групи организации.

**В първата група** като ядро и двигател на вноса могат да се посочат няколко групи **китайски семейства, живеещи в България**. Те финансират по-голямата част от вноса на китайски стоки. Имат гарантирана възможност да купуват на много ниски цени стоките на големите китайски производители. За разлика от тях

на вносителите извън този кръг китайските предприятия предлагат значително по-високи цени. Представители в Китай на този тесен кръг търговци (най-често техни роднини) осигуряват редовност на доставките и гаранция на качеството. Плащанията обикновено стават през офшорни банки или банки в азиатски страни, където китайската диаспора имат значимо присъствие (вж. графика 9). Поради тази причина при сравняване на данните за паричните преводи към Китай има сериозни разминавания.

Графика 9. Китайските семейства и вносът на китайски стоки



Сред търговците от този кръг съществува **ясно изразена йерархия**. Като най-влиятелни могат да се открият **десетина семейства**. Около тях гравитират средните и дребните търговци. Според членове на китайската общност, а и на служители от митниците и полицията, най-силните семейства се ползват с подкрепата на китайската държава. Поради затворения характер на тази общност информацията за нейното поведение и характеристики е силно противоречива. В този контекст трудно може да се прецени доколко влиянието на китайските търговци в България е резултат от случайността и по-голямата им адаптивност към пазара и доколко са верни твърденията, че те са привлечени от китайската държава и че част от тях се отчитат пред специалните служби на Китай<sup>66</sup>. До 2002 г. китайската общност бързо се разраства, като трудно може да се направи разграничаване между вносители търговци и различни други предприемачи (като притежатели на китайски ресторанти и магазини)<sup>67</sup>.

<sup>66</sup> Според тази хипотеза „семеините връзки“ в Китай канализират държавната подкрепа, изразена в заеми и сигурност на доставките при „избраните семейства“. Критично настроените обаче посочват, че ако се проследи произходът на големи китайски вносители, преселили се със семействата си от бившата Югославия и Румъния, ще се види, че са загубили връзка с китайската държава и работят главно за своя сметка.

<sup>67</sup> Темата за китайския внос е невъзможно да се разграничи от тази за нововъзникналата китайска общност в България. Същевременно развитието през последните 10 години показва, че проблемите с каналите за нелегални емигранти за Западна Европа, минаващи през България, и „новите малцинства“ изискват задълбочено и специално разглеждане.

Между китайски търговци, пребиваващи в България, и български търговци, внасящи китайски стоки, трябва да се прави ясно разграничение. Българските са почти независими от китайската общност в страната, като само частично използват описаната по-долу сиво-черна инфраструктура<sup>68</sup>.

**Втората група структури** („охранителните“) включва различни полу- или изцяло криминални групи и фирми, които рекетират за достъп до складовете на едро (като „Илиянци“) и до някои безмитни зони. Срещу това предоставят охрана на тези обекти, както и на трасетата за контрабанден внос. В средата на 90-те години, когато започва да се организира редовният контрабанден внос на китайски стоки, новопоявилите се китайски търговци избират за своя база „Илиянци“. Тя вече се е утвърдила като институция „склад – пазар“ от контрабандния внос на турски стоки. За да получат право на присъствие на пазара и закрила, те са принудени да плащат, подобно на българските, турските и арабските търговци, на господстващата там силова групировка ВИС, а по-късно и на наследилата я структура.

В основата на тази структура е принудителното налагане на споразумения за физическа охрана (рекети) на даден търговец. Тя е придружена с много насилие и се запазва до настоящия момент. Според търговците фигурата, около която е изградена тази структура, е Мето Илиянски, а след 2001 г. неговите функции са прехвърлени на Любо Четворката (известен още и като Любо Илиянски). Опитът на някои от китайските търговци да спрат да плащат рекет след приватизацията на „Илиянци“ през 2001 г.<sup>69</sup> предизвиква серия от кражби, палежи и данъчни проверки.

Заедно с плащането си за достъп до „Илиянци“ в края на 90-те години **влиятелните китайски семейства периодично започват да използват българската организирана престъпност** за физическо насилие с цел получаване, а и запазване на влияние. Типичен пример за това е изгонената от страната през 2001 г. Чен Шиян известна като „Голямата Чен“<sup>70</sup>. След 2001 г. обаче няма известни тежки инциденти. Китайските търговци твърдят, че след изчезването на Мето Илиянски през ноември 2003 г. положението не се е променило съществено. Плаща се по стария начин – от 1000 до 5000 лв. месечно за павилион или павилион плюс склад. Рекетът много зависи от стоката, която внася даден търговец. При укриване на внесена стока рекетърите налагат наказания.

**Третата група структури** включва т.нар. **посредници**, които осигуряват евтино преминаване на китайските стоки през българските граници. По този начин те се конкурират ефективно с имащите превес тогава турски и български стоки. Въпреки че китайските стоки имат сериозни ценови предимства, те трудно могат да са конкурентни с влизащите през утвърдените вече контрабандни канали, използвани от български, турски и арабски предприемачи, работещи

<sup>68</sup> Не е известно дали между тези две групи е имало по-сериозно сътрудничество при началото на китайския внос. Смята се, че „силните китайски семейства“ са херметични и макар че има хора (често те са от смесени бракове), чрез които общуват с българската среда, те остават изолирани за реалните отношения вътре в „силните семейства“.

<sup>69</sup> Поради липса на достоверна информация тук няма да се обсъждат твърденията за отношенията между новите собственици на складовете, техните представители и бившата силова групировка.

<sup>70</sup> Вж. *Монитор*, 9 март 2001; *Сега*, 9 март 2001. Смята се, че живее в Гърция и оттам продължава да работи с „четиримата големи“ (към „тримата големи посредници“ се прибавя и Любо Четворката) при китайските стоки, за които ще стане дума по-долу.

почти напълно в сивата икономика (под контрола и защитата на българската организирана престъпност от средата на 90-те години). Първите китайски контейнери и карго камиони започват да влизат най-напред през Дунав мост<sup>71</sup>, а по-късно – основно през летище София, с протекцията на господстващите там силови групировки.

Без да се описват етапите (и имената), през които минава сътрудничеството между организираната престъпност и китайските вносители, може да се каже, че **фигурата на „посредника“** е изключително важна и до настоящия момент. Ролята му е да осигури пътя на стоката от влизането ѝ в страната (в случая с китайските стоки още от пристанище Солун) до разтоварването в складовете. В тази посредническа дейност най-важната и скъпоструваща част е преминаването през митническия пункт и обмитяването на стоката в подходящата митница и на подходяща цена. Според интервюта с търговци, спедитори, полицейски и митнически служители сега китайският внос се осъществява от различни типове посредници. Те условно може да се разделят според етикетите, които им поставят митничарите – „големите“ и „брокерите“ (средните).

За **големите** се смята, че осигуряват поне 60 % от китайския внос (в началото на 2004 г.), като броят (между двама и четирима) и имената им се променят през последните пет-шест години. Всяка от тези групи контролира престъпни мрежи, които могат да включват до 200 души. **Брокерите** са главно средни и по-дребни посредници, които реализират от 3–4 камиона годишно до 4–5 на седмица. При тях типичното е, че нямат устойчиви канали с постоянни участници. Условието за контрабандата на всяка стока се уговарят всеки път конкретно. Често този тип посредници решават само част от проблемите по веригата. Например след като спедиторът вече е преминал успешно митническия пункт, се осигурява минимално обмитяване. Главното предимство на посредниците е, че както при турските стоки българската държава е затруднена да получава информация за реалната стойност на стоките от китайските митнически власти. Това осигурява възможност за внос по занижени цени и съответно със спестяването на мита и ДДС.

**Четвъртата група структури**, способстващи за нарушенията при вноса на китайски стоки, е свързана с достигането до пазарите на дребно. Присъствието на пазара „Илиянци“ дава възможност в средата на 90-те години да се навлезе бързо не само на българския пазар, но и да се покриват тези в Сърбия, Македония и Босна и Херцеговина, а дори в Хърватия и Албания. Въпреки настъпилите сериозни промени след икономическата стабилизация (въвеждането на паричния съвет през 1997 г.) и навлизането на мултинационални търговски вериги през последните 2–3 години сивите търговски мрежи на едро и дребно продължават да гарантират спестяване на данъци.

Това не са някакви големи и централизирани организации, **а хаотично функциониращи структури с няколко десетки мрежи, в които участват хиляди търговски фирми**, започващи от складовете на едро в големите градове и завършващи до тротоарните сергии. Предлагащото на всякакъв вид документи (фактури за ДДС, документи за произход и пр.) ги правят предпочитани, тъй като осигуряват достигане до купувача на възможно най-конкурентната цена.

<sup>71</sup> Използват се установените вече в Румъния търговски канали за внос на китайски стоки. Заради големия брой китайски студенти, учещи по времето на режима на Чаушеску в страната, там най-рано се утвърждават китайски общности от търговци.

Например в сравнение с веригата „Метро“ пазарът „Илиянци“ предлага на търговците от бившата Югославия фактури по ДДС<sup>72</sup> (на желаната цена), които им осигуряват връщане на данъка при преминаване на границата плюс пълна логистична подкрепа като превоз, товарене и т.н. При българските търговци на дребно пазарът „Илиянци“ дава възможност да се избере равнището на риска в зависимост от типа фактури за ДДС, който се ползва – от „неверни“, произведени в ромските квартали, до такива на известни западни фирми.

Принципът, по който функционират тези сиви мрежи, е пазарен. Успехът на един или друг вносител, на една или друга стока се определя основно от конкурентноспособността. Същевременно в този пазар сериозно влияние оказва организираната престъпност. Чрез контрола над приватизираните вече общински пазари влиянието върху тротоарните разрешителни, собствеността върху мрежите от улични будки в големите градове фирми и лица, свързани с бившите „силови групировки“, са създали типичен олигополен пазар, който съществува паралелно с хилядите дребни търговци, но осигурява почти двойно по-висока норма на печалба. **Тези сиви дистрибуторски вериги снабдяват не само „нискоценовите пазари“, но и луксозните магазини и бутици в центъра на София, в които качествените китайски имитации трудно се различават от оригиналните марки**<sup>73</sup>.

Към описаните взаимодействащи си структури трябва да се добави и слой лица, работещи в правоохранителните и правораздавателните органи, или посредници, които осъществяват контактите с отговорните лица в тези институции. Този „обслужващ слой“ (адвокати, полицаи, следователи, прокурори и съдии) е универсален за цялата сиво-черна икономика в страната и китайският внос не би могъл да бъде „конкурентен“ без него<sup>74</sup>.

### 5.2.2. Големите посредници

Като се изхожда от фокусирането на настоящия текст върху ролята на транспорта във функционирането на организирани престъпни мрежи, специално внимание заслужават действията на групата на „посредниците“.

Структурите, обслужващи вноса на китайски стоки, до този момент само веднъж се променят радикално. През октомври 2000 г. почти пълен монопол<sup>75</sup> над сивия внос и контрабандата налага покойният вече **Константин Димитров – Самоковец**. С помощта на тогавашното ръководство на Агенция „Митници“ той успява да постави и вноса на китайски стоки под свой контрол. Многократно цитираната негова фраза на българо-гръцката граница е: „Или за всеки контейнер ми плащате 5000 лева, или плащате на държавата по 50 000 лева“<sup>76</sup>. Според интервюираните на митническия пункт висши служители от митниците или МВР

<sup>72</sup> Това са фактури от реално съществуващи фирми. След разпространението на електронните справки за регистрация на фирми фалшивите фактури престават да се използват.

<sup>73</sup> Тези мрежи от луксозни бутици имат и особена „социална“ функция – да осигуряват работа на интимните приятелки на босове и високопоставени служители в сиво-черните структури, т.нар. мутреси.

<sup>74</sup> За взаимодействието с правораздавателните и правоохранителните органи вж. по-подробно: Пазарът на наркотици в България. Център за изследване на демокрацията. С., 2003.

<sup>75</sup> За този особен период са единодушни всички интервюирани групи шофьори, спедитори, търговци, митнически служители и офицери от Министерството на вътрешните работи.

<sup>76</sup> Интервюта с митнически служители и шофьори, София, февруари 2004.

дават списък на фирмите, които са платили на Самоковеца, а всички останали започват да се проверяват.

Като допълнителен стимул за съобразяване с монопола Самоковеца предоставя възможност посредниците да свалят разходите си. Така вместо 30 000 лв.<sup>77</sup> те плащат 22 000–24 000 лв. за контрабандата на 40-футов контейнер с китайски стоки. Този монопол продължава 6–7 месеца. Сравнително лесно може да се пресметнат приходите, които е донесъл на контролиращите го, като се има предвид, че средно на месец са вкарвани контрабандно между 250 и 300 контейнера.

С политическата промяна през лятото на 2001 г. посредниците на китайски внос започват да се връщат към стария ред, а структурите, създадени от Косьо Самоковеца, се разпадат. Моментното състояние на посредниците в много отношения е предопределено от този период. По това време се очертава групата на „тримата големи“. Техните имена често се коментират от търговци и митничари, средства за масово осведомяване и дори политици. Това са структурите на **Китайския доктор, Ники Китаеца и Ники Пилето**. Последният, който представлява Косьо Самоковеца по време на монопола, се опитва постепенно да започне да работи за себе си. Следват предупредителни взривове срещу дома му и офисите на неговата приятелка през април 2002 г., което го връща при старите му покровители<sup>78</sup>.

Постепенният натиск на Агенция „Митница“ за свиване на сивия внос води до практическото **разделяне на „тримата големи“ на „черни“ и „сиви“ през лятото на 2002 г.** Наличната информация дава основание да се предполага, че Ники Пилето се отказва от сивото посредничество и става „черен“. Разкритията през последните година и половина дават възможност да се опишат в по-големи детайли схемите, които се смята, че се използват при чистата контрабанда.

### Контрабандните схеми

От разследване, проведено от СДВР и Агенция „Митници“, става ясно, че от лятото на 2002 до юли 2003 г. през граничния пункт Кулата са преминали около 300 контейнера с китайски стоки, които са били обявени за строителни материали. За всеки от тях дължимите плащания към държавата са около 40 000 лв., а при строителните материали – около 4000 лв. Следователно само от тази схема държавата е загубила около 11–12 млн. лв.<sup>79</sup>.

След сигнал в резултат на едномесечна работа полицията успява да изчака поредната серия от осем камиона и да ги задържи на 19 юли 2003 г. Материалите от разследването разкриват детайли от функционирането на такъв канал. Излизат икономическите предпоставки за контрабандата. Както вече бе посочено, натискът от митниците за обмитяване на реалните стойности към средата на 2002 г. прави все по-неизгоден вноса на най-евтините китайски стоки. До този момент при контрабандния внос се реализира изключително висока печалба при най-ниския

<sup>77</sup> Установилата се практика в края на 90-те години за китайските контейнери е следната: търговецът дава 30 000 лв. на посредника, за да прекара един контейнер през границата, като всички плащания на данъци, мита, такси и подкупи са от тези пари.

<sup>78</sup> Вж. *Нощен труд*, 21 апр. 2002; *Дневник*, 22 апр. 2002; *Капитал*, 26 юли 2003.

<sup>79</sup> Интервюта с митнически служители, София, февруари 2004.

ценови сегмент на пазара. Печалбите достигат тези от контрабандните цигари, но за разлика от тях евтините китайски стоки имат огромен пазар<sup>80</sup>.

Полицейската акция установява много добро познаване на слабостите в системата. Контейнерите преминават през най-натоварените дни. Обикновено през Кулата минават 170–180 камиона на ден, но в петъците, когато преминават камионите на Ники Пилето, те достигат до 220–250. За да се избегнат случайни срещи с мобилните групи на „Краун Ейджънтс“ камионите пътуват през нощта и предимно в празничните дни, защото е известно, че по това време те не работят.

Оказва се, че вносителите са фирми, някои от които не са регистрирани в БУЛСТАТ. Нещо повече, лицата, които са собственици или представляват тези фирми, имат фалшиви единни граждански номера. Разследването в Агенция „Митници“ показва, че в преминаването на трестата контейнера на митнически пункт Кулата са участвали поне шестима митнически служители. Те са покривали цялата верига от началника на смяна, който е гарантирал, че няма да се направи случайна проверка, през служителите на трасето до служителката, вписваща в електронната митническа система БИМИС. Стоките в контейнерите са били регистрирани в БИМИС като „стоки за бита“. Това гарантира, че анализът на данните от БИМИС няма да привлече внимание, като се има предвид големият внос на строителни материали от Западна Европа.

Освен на граничния пункт са подсигурени и вътрешните митници, на които е обмитявано. Според документите стоките се обмитяват на различни митници в страната (Горна Оряховица, Габрово, Севлиево, Калотина, Бургас, Варна и др.), с което се избягва допълнителният контрол в София (изключение прави „пробитата“ митница Горубляне). Необходимо е да се обърне внимание и на още един въпрос, който до момента не е дискутиран. Възможно ли е подобен голям канал, съществувал толкова дълго, да е работел без помощта на гръцките митници?

Интересен факт е, че въпреки доброто сътрудничество с гръцката митница, в този случай българските им колеги получават само фрагментарна информация, като извинението е, че предстоят избори и лятна олимпиада. В началото на април 2004 г. става ясно, че в периода 2002–2003 г. през митническия пункт Калотина са преминали 88 контейнера на фирма „Ем Джи ЕС“ ЕООД на Ники Пилето, без да бъдат проверявани. При тази схема стоката отново е разтоварвана в Солун, товарена на влакове и тирове, които преминават през Македония, а някаква част напуска през ГКПП Градина. При този преход стоката се декларира коректно. Влизайки в България на ГКПП Калотина, документите се подменят. Уволнените четирима митничари обвиняват шефовете си, че те са пропусkali китайските стоки по нареждане.

От интервюта на пожелали анонимност митничари на Калотина става ясно, че въпреки разкритията на Кулата, трасето през българо-гръцката граница не е изоставено<sup>81</sup> и се използват различни схеми за внос на китайски стоки,

<sup>80</sup> Стоковите групи като дрехи и обувки, движещи ценовия сегмент 1–10 лв., са изключително привлекателни поради продължаващата ниска покупателна способност на големи групи от населението.

<sup>81</sup> Нека припомним факта, че при предишния директор на митниците Емил Димитров митническите екипи на Кулата са подменени с митничари от Калотина. Според офицери от МВР между двете групи съществува много добро „сътрудничество“, от което през дълъг период се възползват „посредниците“.

декларирани като платове и материали за работещи на ишлеме шивашки фирми в Южна България. Освен това през различни други митнически пунктове се внасят китайски стоки като дрехи втора употреба от Западна Европа. Стига се до екзотични трасета, като внос на 50 контейнера китайски стоки през Русе, обявени за тоалетна хартия, санитарни стоки и пр. и обмитени в Габрово, Ловеч и други малки митници в страната.

Разкритията от лятото на 2003 г. показват и някои елементи от функционирането на системата при **спасяване на „големите организатори“**: открита арогантност, грубо физическо насилие, влияние върху правоохранителните и правораздавателните органи. След като СДВР задържа осемте камиона в момент на претоварване на един от тях<sup>82</sup>, те са запечатани отново и изпратени за пазене в склад на митническо бюро М&М. При проверката на следващия ден се установява, че контейнерите наистина съдържат строителни материали. Разследването на МВР показва, че Николай Методиев се е опитал да подкупи, а след това е заплашил лично охраняващите полицаи, които са му позволили да подмени стоката, а след това митничар е запечатал контейнерите<sup>83</sup>. Когато разследването набира скорост, става ясно, че се опитват да му помогнат полицаи, митничари и дори районен прокурор. Накрая Николай Методиев е освободен от Съда през октомври 2003 г., въпреки че е заплашвал длъжностни лица и че срещу него има наказателно производство за фиктивен износ в Бургас и дори обвинение за изнасилване<sup>84</sup>.

Събитията около Николай Методиев – Пилето предизвикват много въпроси, на които няма отговори. След като каналът през Кулата става известен, камионите от неговата фирма<sup>85</sup> продължават да минават през Калотина. Възниква въпросът какво става с останалите двама посредници от „тримата големи“. Известно е, че Пилето не е най-големият от тях. Анализът на публикациите в средствата за масово осведомяване показва, че сигнали за „канала със строителни материали“ са се появили по същото време, когато е започнала разработката на икономическата полиция – юни 2003 г.<sup>86</sup>

### Схемите на „сивия внос“

Освен по черните канали, които очевидно са по силите само на някои от големите посредници, огромната част китайски стоки преминава през нормалните сиви канали. Анализът на данните, показва, че в настоящия момент **системата, обслужваща този внос, е изключително сложна, за да минимизира риска**. Без да се навлиза в детайли и многобройните частни случаи, възникналият в края на 90-те години модел е следният:

<sup>82</sup> За подробности вж. националните всекидневници през периода 20–30 юли 2003 г.

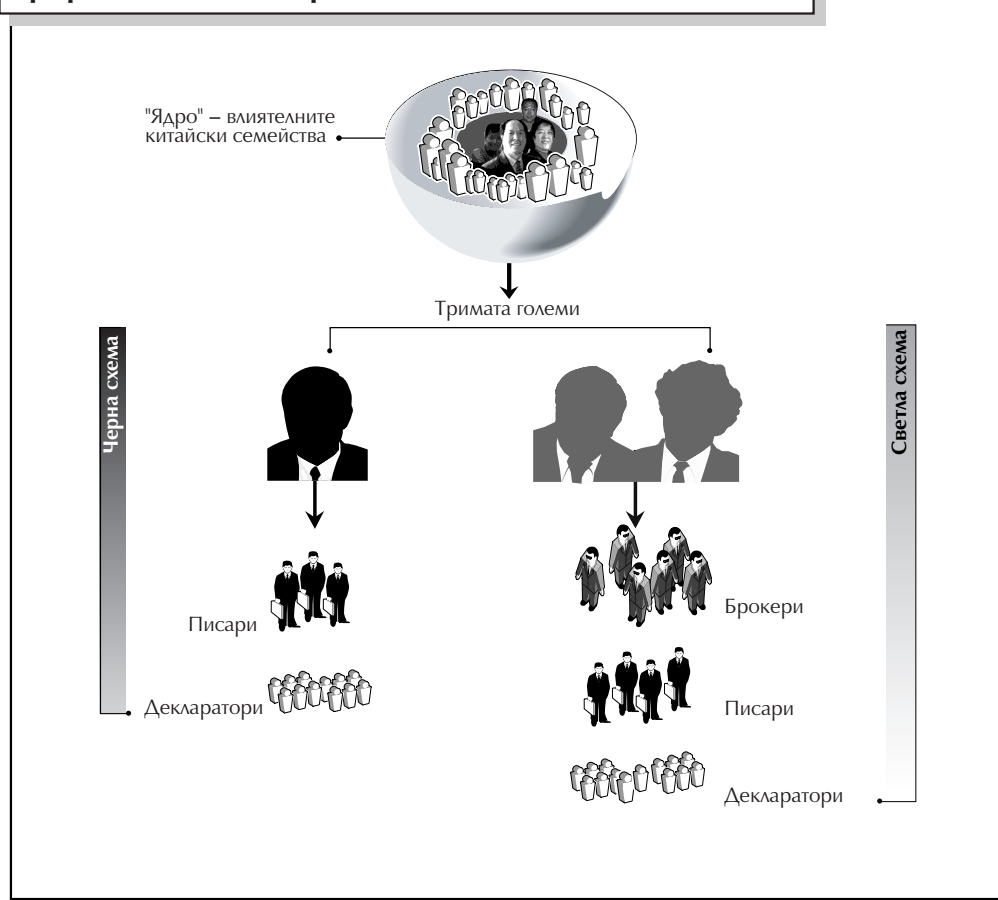
<sup>83</sup> Заслужава да се отбележат добрата подготовка, наличието на необходимите изолационни материали и реакцията в рамките на една нощ.

<sup>84</sup> Отстреляха „пилешкия“ отбор в митниците, 31 ян. 2003 (Банкер) (Параграф 22).

<sup>85</sup> Фирмата има 15 камиона и не е ясно защо се използва, след като е известна на МВР и Агенция „Митници“, а опитът на Николай Методиев във фирми-фантоми е впечатляващ. Възможно обяснение на този парадокс е неговото изказване: „Фирмата ми само извършва транспорт, но не обмитява“.

<sup>86</sup> Когато екипът зададе тези въпроси, започна да се очертава още по-сложна и хаотична картина. Целта на този текст обаче не е да проследи противоречивите твърдения, че сред уволнените митничари от Калотина има информатори на НСС, или кои кръгове от бивши ръководители в митниците и посредници използват средства за масово осведомяване като канал за компрометиране на конкуренцията.

Графика 10. Сива и черна схема за внос на китайски стоки



- **Търговецът**, независимо дали е от ядрото, или периферията, поръчва стоката на посредниците си в Китай (обикновено членове на „широкото му семейство“, като нарежда плащането или през офшорна банка, или в банка във „външен Китай“. Необходимо е да се отбележи, че стоката и парите се движат по различни пътища. След плащането стоката винаги идва на пристанищата или летищата като анонимна собственост, т.е. на приносител на документ за собственост. Транспортът до България също се плаща от търговеца<sup>87</sup>. Самите документи за собственост (коносаментите) пристигат в България като ценна пратка с експресна поща. Тогава „китайския търговец“ се обръща към посредника (независимо дали е от големите или малките), като му предава документите.
- **Посредникът** трябва да намери фирма, на която да се „зачисли“ контейнерът, спедитор, който да оформи документите, превозвач и пр. За операцията търговецът дава от 22 000–23 000 до 50 000 лв. на посредника (в зависимост от стоката) за докарването на един контейнер в съответния склад. В тези пари влизат всички плащания – данъци, мита, такси, подкупи и т.н. Задължението на посредника е да вземе стоката от пристанище Солун (по-рядко Варна, а при скъпите стоки и от летище София), да я прекара през митническия пункт (най-често това е Кулата) и да я обмити в някоя от вътрешните митници в страната. Каквото спести от транспорт, спедиторство и данъци, остава за посредника.

<sup>87</sup> Средната цена на 40-футов контейнер от Китай до пристанище Солун е 4000 щ.д., а до Варна – 4400 щ.д. При използване на въздушен транспорт средната цена от Китай до летище София е 1 щ.д. на килограм.

Изборът кой да е посредникът, е резултат както на клиентелни зависимости, така и на остра конкурентна борба в гилдията на посредниците. Митнически служители и офицери в МВР са почти единодушни, че двамата сиви големи са Китайският доктор и Ники Китаеца. Сред по-значимите средни посредници, които често се споменават в средствата за масово осведомяване, а се потвърждава и от интервюта на изследването, са Ирина Дебелата, Здравко Прокурора, Тони Виетнамеца, Чао и др.<sup>88</sup>

При тази група посредници, значима част от тях нямат устойчива специализация и посредничат също при други рискови стоки – турски, дубайски, месо, зеленчуци и пр. Техният модел на работа условно може да се определи като „мрежов” – участниците в мрежата посредници поделят срещу заплащане контрактите си. Ако един посредник има клиент, но среща проблеми в дадено митническо учреждение и няма достъп до ключовите лица, се търси друг, който има необходимите контакти. Тогава посредникът с клиент дели приходите си с посредника, имащ достъп до „хората, които могат да помогнат”. Този тип посредници, наричани още „**брокери**”, работят на пазарен принцип – почти свободна конкуренция за клиенти и контакти. Те имат различен произход – настоящи и бивши митничари, полицаи и дори обикновени търговци. За да са в мрежата от посредници, обикновено предлагат достъп до някакъв ресурс, който разменят. Основният ресурс на посредниците е портфейл от притежавани подходящи хора и контакти. Най-често търгуваният ресурс е достъп до митнически услуги.

- Посредниците от своя страна активират долните равнища на системата. Тези равнища са самостоятелни, макар че при „големите посредници” хората, извършващи последващи операции, може да са на заплата при тях. Техническите стъпки са намиране на **фирма**, която обикновено е на определени социални групи – студенти, пенсионери и роми. При евентуален проблем тя просто бива закрыта. Другата специфична група е на т.нар. **писари**. Някои я разглеждат като най-долното равнище от гилдията на посредниците. Макар че понякога писарите обслужват даден клиент без „консултации” с по-горните етажи, те нямат ресурсите, за да бъдат причислени към посредниците. Основната функция на писарите е на фирми, които оформят документи. Те обаче често нямат дори офис и регистрация и са особени единици в непрекъснато движение в услуга на посредниците. За да се осигури допълнително системата, се използва и втора група дребни изпълнители. Те са т.нар. **декларатори**, които фирмата вносител е упълномощила да я представляват. Това е разбираемо, защото пенсионерът, студентът или ромът е „нефункционален”, т.е. неквалифициран за ролята си. При проблем в митническата система БИМИС влиза името на „декларатора” и той трябва да си търси друга работа. Чакането по опашки в институциите се осъществява именно от тези „декларатори” срещу 10–30 лв. на ден.

Заедно с активирането на „мрежата за опосредстване” посредникът трябва да активира и „собствената транспортна инфраструктура” – сигурен превозвач и сигурен спедитор, както и собствената „митническо-полицейска инфраструктура”, в която се включват митничари, граничари, местни полицаи и офицери от специалните служби. Освен схемата „писари декларатори” на „свободна практика” е възможно по-легално наемане – експерти и професионалисти в определена

<sup>88</sup> Тук пропускаме повечето от посредниците на средно равнище поради това, че не са цитирани още от масмедията.

област, като например фирма „митнически посредник“. Тя разпределя парите между митничарите на граничната и вътрешната митница, подготвя митническите декларации, обработва ТИР-карнетите на камионите и т.н.

От гледна точка на това изследване заслужава внимание още един елемент във веригата „китайски стоки“, станал известен през последните година и половина – **най-голямата митническа структура, каквато е аерогара София**. По приходи в бюджета тя е или първа, или втора в страната. Това е митница, която се ползва със специално внимание от страна на организираната престъпност и сивите търговци. Докладът, който НСБОП направи за тази структура, сочи, че директорката ѝ Боряна Емилова е създавала стройна система за обмитяване на рискови стоки по занижени цени. Разследването на инспектората на Агенция „Митници“ обаче не доказва вината, но въпреки това тя е отстранена от поста си и излиза в неплатена отпускане.

Интервютата обаче потвърждават, че системата се е запазила почти цяла година – от май 2003 до февруари 2004 г. Човекът, който продължава да събира „таксите“, остава Жоро Пурата. Според интервюираните той изпълнява „инкасаторски“ функции, събира вноските от клиентите и ги разпределя в системата „нагоре“ към големите в криминалните структури и към началниците в митницата и службите на МВР, и „надолу“, към служителите, вършещи работа. Сумите, които се събират и преразпределят, достигат в добри месеци до 500 000 лв. Побой над митничари в края на 2003 г. показват, че дисциплината в системата се поддържа и с физическо насилие<sup>89</sup>. В това отношение Пурата може да се сравни с Мето Илиянски, боса на „Илиянци“, и се смята, че като него се отчита „нагоре“.

Подобно на случая с контейнерите на Ники Пилето и тук случайността – инциденти, свързани с този побой, принуждават ръководството на Агенция „Митници“ да се опита да разруши системата. Взема се решение за забрана на обмитяването на рискови стоки в митническите бюра, влизащи в аерогара София. Тази промяна не води до никакви сериозни сътресения в китайския внос, защото стоките потоци се пренасочват към други митници с подобни условия. Положителното е, че така се разбива система, която генерира сериозни приходи към организираната престъпност.

### 5.2.3. Трансформация на структурите

За размера на загубите, които страната търпи от описаните структури, може косвено да се съди от сравняване на данните за последните три години на Агенция „Митници“. Според митническата статистика обмитените стоки с китайски произход в стойностно изражение са нараснали с 310 млн. лв., достигайки 435 млн. лв. годишно (2003 г.). Това увеличение от почти 250 % е осъществено при минимално нарастване (15 %) на вътрешното потребление. Следователно може да се предполага, че сивите структури и организираната престъпност за 2003 г. са получили поне 300 млн. лв. по-малко в сравнение с 2000 г.

**Въпреки значителното свиване на контрабандата и сивия внос описаните четири типа структури продължават да функционират.** Същевременно няколко паралелно действащи фактора сериозно са променили и редуцирали

<sup>89</sup> Жоро Пурата стига до тази позиция също с насилие, след като пребива предшественика си Пламен Шунката.

тяхната дейност. На първо място, в резултат на законодателните промени **китайските граждани значително по-трудно могат да получат разрешение за икономическа дейност в страната**. Промените в Закона за чужденците, даващи право на постоянно пребиваване само ако фирмата на даден чужденец наема минимум 10 български граждани на трудов договор<sup>90</sup>, водят до намаляване на активно работещите фирми на китайски граждани през периода 2001–2003 г. Групата на китайски семейства, занимаваща се с външнотърговска дейност, също е спаднала. Промяната обаче е засегнала предимно малките китайски вносители, които са били принудени да напуснат България.

Вторият фактор е свързан с реструктурирането на криминалната инфраструктура в резултат на **политическите промени от средата на 2001 г.** По-големите криминални структури губят влиянието и контактите си, някои се разпадат, други сменят своите лидери (началото на този период може условно да се определи като лятото на 2002 г.). Изчезването на Методи Методиев – Илиянски, с което формално е сложен краят на боса на пазара „Илиянци“, е само епизод в намаляването на влиянието на бившите силови групировки върху китайския сив внос. Това не означава, че мрежата от рекетиращи физически охранители е изчезнала. Както беше посочено, въпреки неяснотата кой е на върха назначеният от Мето Илиянски Любо Четворката събира такси и от китайците търговци, и от техните посредници.

Като трети, може би с най-голямо значение фактор, може да се посочи **политиката на Агенция „Митници“ за постепенно повишаване на митническата стойност**. Сред най-силно засегнатите от тази стратегия се оказва вносът на китайски стоки. Към началото на 2002 г. групата на посредниците започва все по-трудно да осигурява обмитяване под минималните стойности, които ръководството на Агенция „Митници“ поставя неофициално като универсални изисквания<sup>91</sup> към своите структури за определени групи стоки. В резултат цената на посредническите услуги, калкулирана заедно с минималните цени, по които се обмитява, започва да се доближава до реалната цена на внасяната стока. Последицата е, че по-големите български вносители, които са успели да създадат добри устойчиви търговски връзки с китайски производители, предпочитат да „извадят вноса си на светло“, защото печалбата става твърде ниска спрямо поетия риск. Китайските търговци обаче предпочитат да запазят „каналите си“. Тяхната стратегия за приспособяване към новите условия е преминаване към внос на по-качествени стоки. При това те се опитват да запазят същия процент печалба от сивата зона<sup>92</sup>. Проблемът е, че българският потребител не е достатъчно платежоспособен и не може да си позволи по-качествени и съответно по-скъпи стоки. Това принуждава китайските вносители да се опитват да запазят на всяка цена масовия пазар, който продължава да е нискоценови (low-end market), като търсят посредници, готови да рискуват с „чиста“ контрабанда.

<sup>90</sup> Закон за чужденците в Република България, чл. 24 ал.2, изм., ДВ, бр. 42 от 2001 г., доп., бр. 37 от 2003 г.

<sup>91</sup> Агенция „Митници“ трудно може да следва политика на обмитяване по истински цени поради липса на съдействие от китайска страна. За разлика от стоките с произход Западна Европа, където всяка фактура може да се провери, в случая с китайските стоки вносителите нямат проблем да представят фактура за цена, каквато им е нужна.

<sup>92</sup> Примерът, който дават търговците за тази стратегия, е като сравняват цените на вноса и разходите за мита и данъци. Ако до 2000 г. се е внасяла фланелка на реална стойност 1 лв. и държавата е получавала за нея 10 ст., през 2003 г., когато държавата иска 40 ст. на фланелка, вносителят я купува от Китай за 1,30 лв. Така той пак се опитва да запази 90-те си стотинки от 2000 г.

## 6. КОНТРАБАНДА НА ЦИГАРИ И НЕФТОПРОДУКТИ

През 90-те години, а и сега, най-често внасяните контрабандно стоки са тези, върху които се налагат акцизни данъци (цигари, алкохол и нефтопродукти). С помощта и активното участие на частни фирми, като световния разпространител на алкохолни напитки „Диаджио“, държавата е постигнала успех в предотвратяването на контрабандата на алкохолни напитки. Въпреки това контрабандният внос на цигари и нефтопродукти продължава. Схемите и участниците в техния контрабанден внос са в по-голямата си част различни. Различни са и подходите и мерките, които държавните институции предприемат в опитите си да ограничат тези два типа контрабанда.

### 6.1. КОНТРАБАНДАТА НА ЦИГАРИ И БЕЗМИТНИТЕ МАГАЗИНИ

#### 6.1.1. Контрабандни канали за износ

**Контрабандните канали в България**, включително и на тютюневи изделия, датират от 70-те години на XX век. Те **възникват като опит на тоталитарната държава да преодолее икономическите си проблеми чрез натрупване на валутен резерв** от контрабанда. Контрабандират се „обичайните за скрития транзит стоки като злато, валута, битова електроника, цигари, напитки и др. В тази дейност са включени реекспортът на оръжие и боеприпаси, както и износът на медикаменти, намиращи се под контрола на Международната здравна организация”<sup>93</sup>. До 90-те години контрабандните канали са държавна политика и се контролират от Държавна сигурност.

Държавните контрабандни канали имат важна особеност – изградени са и функционират като част от международния контрабанден трафик. Запазват тази си характеристика и след настъпилите промени през 1989 г. Разликата е в „собствеността” и контрола – те са „приватизирани” и се контролират от лица с различни биографии, включително и свързани с бившата Държавна сигурност. Ако дотогава доминиращи в тях са различните секретни служби на съюзническите тоталитарни държави, от началото на 90-те години на XX век постепенно придобиват чисто криминален характер, като неразделна част от международната престъпност.

Балканският контрабанден трафик на тютюневи изделия се контролира от италианската фамилия Прудентино – Албино и Анджело Прудентино (баща и син), сочени за едни от шефовете на международната контрабандна мрежа, контролиращи балканския трафик за Западна Европа. Те имат концесия за целия средиземноморски пазар, поверена им от тютюневите концерни „Филип

<sup>93</sup> Национална служба за защита на конституцията, Доклад № 1 На Централната група на МВР за изпълнение на решението на МС от 27 януари 1991 г., извадки, публикувани в: Николов, Й. Детството на контрабандните канали е скрито в МВР, *Капитал*, 2 авг. 2003.

Морис” и „Рейнолдс”. Известни са близките им бизнес отношения с черногорския президент Мило Джуканович, който има лични интереси в цигарената контрабанда. Няма връзка с едноименната фамилия от италианската мафиотска организация „Сакра корона унита”. Прудентино-баща е задържан през 2001 г. в Гърция. Това обаче не оказва влияние върху активността на контрабандния трафик<sup>94</sup>.

В развитието на контрабандата на тютюневи изделия през България се наблюдават определени процеси на трансформиране. В резултат се очертават три специализирани контрабандни канала, които условно може да се определят като западноевропейски, руски и английски.

- **Западноевропейският канал** е свързан с контрабандирането основно на популярни марки тютюневи изделия от и за Западна Европа. Значителна част от тях се произвеждат в азиатски или близоизточни държави – предимно марките „Марлборо”, „Вайсрой”, „Ел Ем”, „Уинстън”, „Бонд”, „Дънхил”, „Ротманс”, „Парламент” и др. Този канал съществува от началото на 90-те години на ХХ век. Оттогава функционира и основното му продължение за Русия и страните от ОНД. То става особено активно след 1997–1998 г., когато местните пазари се преориентират към съответните чуждестранни марки тютюневи изделия. След този период придобива относителна самостоятелност и вече би могло да се говори като за отделно съществуващ *руски контрабанден канал*.
- **Английският канал** е специфичен, като това се определя от обстоятелството, че се контрабандират оригинали или фалшификати на тютюневи изделия за английския пазар. Очертава се като самостоятелен след 1999 г., когато активно започват да се контрабандират предпочитаните в Англия цигари „Суперкингс”, „Регал” и „Суверен”. Каналът се смята за особено печеливш, тъй като цените на официално продаваните във Великобритания тютюневи изделия са многократно по-високи от контрабандните. Дори част от стоката да бъде заловена, онази, която се продава, покрива загубите и носи значителна печалба.

През септември 2003 г. започва разследване на шефовете на Бургаската митница за контрабанда на пет контейнера цигари. През юни 2003 г. митниците залавят 4 контейнера с 1830 мастербокса цигари по 50 картон. Закупени в Дубай, стойността им е 183 000 щ.д., а с транспорта до България – 200 000 щ. д. Митничарите обаче умишлено пропускат петия контейнер за Великобритания, като в него са обявени 300 бр. фурни, в които има 90 000 кутии цигари. Във Великобритания една кутия цигари се продава по 5–6 щ.д. на черно, т.е.  $90\,000 \times 5 = 450\,000$  щ.д. Като се съпостави пропуснатата и заловената контрабандна стока, очевидна е огромната печалба от близо 150 000 щ.д.<sup>95</sup>

Спецификата при контрабандирането на тютюневи изделия се дължи предимно на **различните комбинации от видове транспорт, предпочитани камуфлажи и транспортни схеми**. Както и при другите видове контрабанда, се използват транспортни средства за пренасяне на товари по въздух, вода и суша.

<sup>94</sup> Президентът-контрабандист, *Банкеръ/Параграф* 22, 16 ноем. 2003.

<sup>95</sup> Разследват бургаски митничари за контрабанда, *Стандарт*, 1 септ. 2003.

**Казусът с кораба „Елена“**

През декември 2003 г. от кораба „Елена“ се получава сигнал за убийство на двама членове на екипажа и тежко раняване на капитана на кораба от друг член на екипажа. Впоследствие се разбира и за два 40-футови контейнера, първоначално съдържащи цигари, които са били неправомерно изпразнени от съдържанието им. Убийствата на борда стават причината да се провали добре работеща контрабанда схема. При нея корабът сигнализира, че има повреда и хвърля котва извън териториалните води. След това контрабандната стока се прехвърля на по-малък плавателен съд, който нелегално я прекарва до брега. В случая интерес предизвиква обстоятелството, че до аварирания „Елена“ се приближава само бургаският влакчак „Голдън Блеск“, който на свой ред е нает от фирмата оператор „Борд Марин“ да помогне на „Елена“. Същевременно на 2 мили от „Елена“ е патрулирал военен кораб 101, но от такова разстояние не може да се види дали нещо се претоварва. Ден по-късно влакчакът се връща в Бургас, защото не успял да изтегли аварирания кораб. Операцията довършва спасителният кораб „Перун“. „Голдън Блеск“ е три пъти по-мощен от „Перун“, но официалната версия за проточилата се операция е, че екипажът му нямал опит в спасяването.

- Участието на автомобилния транспорт в контрабандата се характеризира с това, че след разбиването на т.нар. канал „Ново село“ през 1998 г., както и на контрабандното депо в кърджалийското с. Габрово през 1999 г., не са регистрирани значими случаи на контрабанден внос на тютюневи изделия с тирове. Обикновено задържането на контрабандни пратки е на излизане от държавните ни граници или в чужбина. В това отношение не прави изключение нито един от сухоземните гранично-пропускателни пунктове. Като по-активни се очертават тези ГКПП, които са по западната ни граница – Ферибота (Видин), Гюешево (Кюстендил) и Калотина (Драгоман). Всички заловени контрабандни товари са имали дестинации за западно- или централноевропейски страни.

Повечето от тези тирове се товарят на пристанищата в Бургас или Варна. Някои се използват в схеми за фиктивен износ – например тръгват от Бургас, минават през ГКПП Гюешево за Македония и се връщат обратно, откъдето стоката се контрабандира по море. В някои случаи влизат и излизат от Македония през Гюешево и през друг ГКПП с подменени документи заминават за западноевропейска държава. За улеснение са създадени контрабандни депа в София – такива са разбитите депа през 2000 г. в кварталите „Искър“ и „Челопечене“.

Особеното при този вид транспорт е използването на различни видове камуфлажи. Освен традиционните, които са съобразени с теглото на тютюневите изделия (бельо, дюшеци, плодове, чамов материал, мебели, дървени играчки и т.н.), започват да се използват (след 1999 г.) специално изработени за целта – кухи дървени гредички, строителни панели или метални плоскости. Камуфлирането се извършва в съответни специализирани депа. Тези специално изработени камуфлажи преимуществено обслужват „английския контрабанден канал“.

- Румънските власти са прекъснали контрабанден канал от България. Цигари за около 16 млн. щ.д. са преминали през Гюргево и Черна вода в периода 1996–1999 г. Най-вероятно стоката е изнесена като гигантско количество дъвки – 80 тира (160 т) за Румъния (Сега, 4 март 1999).
- В склад на гара Искър са открити 230 мастербокса „Регал“ и „Суверен“. Маскирани са в строителни панели (ламинирани плоскости), за които е открито специално производствено оборудване. До момента през митниците са минали 5–6 подобни товара. По късно са открити още 3000 мастербокса в склад в кв. „Челопечене“ (Монитор, 5 март 2000).
- На Калотина са заловени 340 мастербокса „Суперкинг“, камуфлирани в дървени гредички. Всяка гредичка е съдържала по пет кашона. Гредичките са поръчани за изработване в пловдивска фирма. Товарът е предназначен за Великобритания (Сега, 10 юни 2000).
- В Германия са осъдени двама български шофьори за контрабанда на 16 900 стека цигари „Регал“, декларирани като алуминиеви стружки. От средата на 1999 г. до октомври 2000 г. същият тир е пресякъл чешко-германската граница 15 пъти, като при 12 от тях е декларирал алуминиеви стружки (Труд, 13 апр. 2001).

Летищата в София, Пловдив и Бургас се използват активно за транзитиране на тютюневи изделия. От гледна точка на контрабандирането им обаче съществува разлика между тях. Летището в Бургас се използва предимно за доставяне на цигари, които по море или суша се контрабандират в различни посоки. Обикновено стоката се докарва от белгийското пристанище Остенде с украински или руски самолет, разтоварва се и се контрабандира обратно за западноевропейски страни с друг вид транспортни средства. Летището в Пловдив пряко се използва за контрабанда. Превозът по въздух в този случай е част от сложна схема за фиктивен износ. Тютюневите изделия се докарват по море в пристанище Варна или Бургас и се претоварват на тирове, които ги карат до пловдивската безмитна зона. Там отново се натоварват на украински или български транспортни самолети (Ан-26), които извършват полети за Гърция, Сърбия и Македония. На съответните летища те само презареждат гориво и се връщат обратно. На летище Пловдив цигарите се разтоварват и претоварват на тирове, с които се транспортират за западноевропейски държави.

През първите 6 месеца на 2003 г. украински самолети са кацали десет пъти на пловдивското летище и са извършвали превоз на цигари. Извършван е фиктивен износ. Стоката е била от марки „Суверен“, „Регал“ и „Суперкинг“. Арестувани са седем митничари и полицаи, които се опитали да пропуснат 500 мастербокса „Суверен“. Контрабандата е била предназначена за английския пазар (24 часа, 18 май 2003).

Контрабандният реекспорт на тютюневи изделия през България се контролира от няколко добре известни на органите на властта фирми. Спецификата е, че от документна и съответно от доказателствена гледна точка те не извършват престъпление – осъществяват нормална търговска дейност. Същевременно, както се вижда от посочените по-горе примери, съществува добре организирана и координирана от тях контрабанда.

Графика 11. Контрабанден внос/износ на цигари



Няма случай през последните петнадесет години, при който да са арестувани и осъдени организатори на контрабанда с тютюневи изделия. Основната причина опира до съществуващите корупционни практики. За да функционира нормално контрабандната дейност, с нейното прикриване се ангажират държавни контролни институции – митница, полиция, секретни служби. Поради изключително печелившия ѝ характер не е проблем да се отделят значителни суми за извършените услуги. Например за пропускането на един 40-футов контейнер всеки от смяната митнически служители получава по 5000 евро (юли 2003 г.). При експедирането на стоката по суша много чести са случаите с ангажиране на охрана от действащи полицаи. Поддържането на преки връзки с контролиращи контрабандата офицери от службите осигурява „чадър“ и непрекъснат приток на изпреварваща информация за намеренията на правоохранителните институции. В резултат се арестуват (по-рядко осъждат)

само преки изпълнители, а заловената стока се конфискува. От друга страна, усилията на сектора за сигурност и другите правоохранителни органи се съсредоточават именно върху нелегитимната подкрепа, която се оказва на контрабандната дейност от собствените им служители. Въпреки това случаите на наказателно преследване са малко – обикновено приключват с административната мярка „уволнение“.

Началникът на митническия пункт на пристанище Варна–запад Янаки Янакиев се проверява за нарушение по служба, от което държавата е ощетен с близо 300 000 щ.д. Причината за предприетите действия са пет контейнера с английски цигари от различни марки, складиран на временен режим и предназначени за износ. Петте 40-футови контейнера пристигнали на пристанището с кораба „Уве Кар“. Стоката идвала от пристанище Лимасол, а неин получател е софийската „Алба Б + Ц“. След няколко месеца са били изнесени, но за пристанище Никозия, и върнати обратно. Поради превишен срок на съхранение тютюневите изделия трябвало да бъдат конфискувани в полза на държавата, но били освободени от Янакиев (Монитор, 15 ян. 2004).

Следваща особеност е, че фирмите, организатори на контрабандата на тютюневи изделия, без изключение притежават изцяло или части от инвестиционни дружества. Тези дружества в конкретния случай имат задача да узаконяват получените постъпления, трансферирайки ги незаконно. Според експерти именно нелегитимните финансови операции биха могли да послужат за прекъсване контрабандната дейност на организаторите, осъждайки ги за финансови престъпления. В най-добрия случай редуцирането на финансовите средства ще затрудни и стагнира този вид контрабанда.

Образувано е дело за пране на пари срещу лицата Петър Петров и братя Мирянови от фирми „Амигос“. Предполага се, че са изпрани около 50 млн. евро в периода 1999–2001 г. Схемата е следната: фирми фантоми, регистрирани в България, купуват валута от ФБК „Амигос“, получават документ за покупката и след това сключват договор с чуждестранни фирми за внос на стоки. Вносът е фиктивен. В прането са включени четири фирми, регистрирани в периода 1996–1997 г. Повечето от собствениците са чужденци, най-вероятно подставени лица. Финансовите транзакции се извършват от същия период. Чрез сметки в различни български банки парите се превеждат в чужбина. Петров и Мирянови са арестувани през 2003 г., но освободени под гаранция. Заедно с друг техен съдружник, Иван Тодоров – Доктора, се сочат за контролиращи „английския контрабанден канал“ (Монитор, 3 окт. 2003).

През 2003 г. се наблюдава нетипично явление при контрабандния трафик на тютюневи изделия. Това са опитите за физическо елиминиране на част от организаторите. Най-вероятно става въпрос за отнемане на контрола над този трафик през България от занимаващи се с друг вид контрабанда, която не е толкова безопасна и печеливша. Пряк резултат от тези опити е активизирането на сектора за сигурност и другите правоохранителни институции. Следващ, макар и страничен резултат, е огласяването на лица и фирми, играещи значима роля през последните 15 години в контрабандния трафик на тютюневи изделия.

През април 2003 г. е извършен неуспешен атентат срещу Иван Тодоров – Доктора, който придобива публична известност именно след този атентат. Той е един от водещите съдружници във фирми „Амигос“. Завършил е ветеринарна медицина, откъдето идва прякорът му. Притежава недвижима собственост в София, Кипър и Лондон. Автомобилният му парк съдържа няколко бронирани джипа и лимузини „Мерцедес“. Има и моторна яхта, която се съхранява в Бургас.

В началото на 90-те години се свързва с братя Мирянови, единият от които е работил в бившата Държавна сигурност. С тяхно, а и на други съдействие, както се твърди, възстановява стар контрабанден канал и започва да контрабандира тютюневи изделия от чуждестранни марки. За целта регистрира група фирми, в чието название фигурира думата „Амигос“. Около тях се формира още един кръг от обслужващи дружества – спедиция, охрана, транспорт и агентирание. Финансовото обезпечаване е извършено чрез дружество „Източни финанси“, което е лицензирано за финансова къща и инвестиционен посредник. „Източни финанси“ се свързва с финансирането на аферата „Ново село“ (1998), когато превежда гаранция от 800 000 щ.д. на гръцкия посредник за контрабандната стока.

Тодоров и съдружниците му се сочат като основно действащи лица в контрабандния реекспорт на тютюневи изделия през България за Великобритания. Според отдела за сигурност на „Филип Морис“ са пряко контролиращи и на контрабандния реекспорт на марки, които са притежание на концерна. Тодоров в повечето случаи лично урежда формалностите при доставката на по-крупни партии. В периода 1999–2002 г. във фирми „Амигос“ работи като съветник по сигурността бившият секретар на МВР Георги Георгиев. През 2002 г. загива при автомобилна катастрофа.

В същия период фирмите се ползват със сериозни протекции в службите (НСБОП и НСС). Заради осъществяване „чадър“ върху дейността им през 2002 г. от НСБОП са уволнени петима офицери от сектор „Стокова контрабанда“ и служител от икономическото направление на НСС. През септември съдружниците на Доктора, Петров и братя Мирянови, са обвинени в пране на пари (по материали от печата и експертни доклади).

Контрабандата е съсредоточена предимно на пристанища Варна и Бургас. Внесената стока обикновено е в 40-футови контейнери. Камуфлажите в повечето случаи са съобразени с теглото на тютюневите изделия или се използват такива, в които лесно могат да бъдат скрити. Например по документи контейнерите съдържат одеяла и хавлиени кърпи, спално бельо, обувки, осветителни тела, китайски порцелан, плюшени играчки, дървени закачалки, домакински електрически уреди и др. Внесената стока се реекспортира по море или по суша. При официалния износ с кораб се посочва крайна дестинация, но стоката се разтоварва на междинно пристанище. Има случаи, когато контейнерите с цигари се претоварват в други, а празните се експортират само по документи, т.е. извършва се фиктивен износ. Претоварването на стоката от един в друг контейнер и от едно в друго пристанищно място става нощем без присъствието на митнически и полицейски служители. Значителна част от контрабандната стока се транспортира с малотонажни кораби (до 2000 брутотегло), които са руска или украинска собственост. Те покриват по-голямата част от съответните дестинации. В отделни случаи участват и български риболовни кораби. Крайни корабни маршрути са украинското пристанище Одеса, румънското Констанца, черногорското Бар, албанското Дуръс и хърватското Дубровник. Корабите за контрабанден реекспорт се наемат или са собственост на различни агентирани фирми. Плават под различен флаг – български, белизки, турски, гръцки, естонски, украински и т.н. Често, за да се прикрият крайната дестинация и контрабандният товар, се използват сложни маршрути и различни комбинации от морски, речен и сухопътен транспорт.

### 6.1.2. Контрабандни канали за внос – безмитните магазини

Основният проводник на контрабандния внос на цигари в България са безмитните магазини. Генезисът на този проблем може да се открие още в началото на 80-те години, когато социалистическата държава, за да си осигури допълнителни валутни приходи, открива чрез фирма „Трансимпекс“ няколко безмитни магазина по сухопътните граници. Още тогава част от стоките вместо да бъдат ползвани за търговия на дребно от преминаващите границата лица се внасят в значителни количества в страната. С началото на демократичните промени възможностите на безмитната търговия бързо биват оценени от рисковите предприемачи и на най-натоварените гранични пунктове се появяват частни магазини<sup>96</sup>.

Проведено през май 2000 г. проучване сочи, че държавният монополист „Трансимпекс“ вече контролира само половината от безмитните продажби. То показва, че през целия период след 1990 г. безмитните магазини са използвани като алтернативен канал за внос на акцизни стоки. С нарастването на риска при контрабандата на алкохол и цигари в края 90-те години те постепенно стават един от основните канали за оцеляване на държавния бюджет<sup>97</sup>.

През последните 14 години безмитните магазини се превръщат в сфера, за която на най-високо политическо равнище се вземат решения за разпределянето на доход, генериран от злоупотреба основно с акцизни стоки. Два факта поддържат такова твърдение. Първо, разрешенията за безмитна търговска дейност по граничните пунктове може да се получават само на най-високо политическо равнище. Второ, политиците често са използвали печалбата на „Трансимпекс“ за решаване на финансови кризи в държавни предприятия като БДЖ<sup>98</sup>.

Анализът на периода 2002–началото на 2004 г. показва, че нарушенията на митническия и данъчния режим през безмитните магазини условно могат да се опишат в **две схеми**.

**Първата схема е свързана с пласирането на дребно на стоки**, купени от безмитните магазини. При нея трафикантите влизат в граничната зона през платното за пътуващи за чужбина, купуват предимно алкохол и цигари, след което се връщат обратно, без да напускат територията на страната (при контролна проверка обявяват, че имат проблеми с документите). В схемата обикновено се включват и митнически служители. Системата се затваря, след като купените стоки се продават в различни сиви мрежи от търговски обекти в пограничните райони или в елитните дискотеки в най-големите градове на страната.

Митнически служители признават, че са безсилни срещу пласъорите на дребно на цигари и алкохол, купени от безмитните магазини. Тази схема функционира в три основни разновидности.

<sup>96</sup> Дейността на безмитните магазини у нас е регламентирана нормативно първоначално с Постановление № 15 на Министерския съвет от 1991 г. за валутния режим. То е отменено с приемането на Валутния закон от парламента, в сила от 1 януари 2000 г. Фирмите, които получават разрешение за безмитни оператори по силата на споменатото министерско постановление, подписват в началото на 1992 г. десетгодишни договори с Агенция „Митници“.

<sup>97</sup> Непублично маркетингово проучване на частна фирма.

<sup>98</sup> Тази практика бе потвърдена при неофициални интервюта с големите западни вносители на известни марки алкохол.

- **Неорганизирана контрабанда.** Основава се на взаимния интерес на собственици на търговски обекти и безработни в малките градове. Те извършват редовни пътувания до безмитните магазини, за да зареждат собствените си търговски обекти или препродават стоките във вътрешността на страната.
- **Примитивна организация.** По тази схема собственици на търговски обекти от пограничните райони наемат срещу заплащане двама–трима трафиканти. Тези лица пътуват всеки ден през границата и купуват за лично ползване по няколко стека цигари или кашона алкохол (допуска се от закона). Вместо за лично ползване тези количества се доставят на „работодателя“, за да бъдат продадени в собствените му търговски обекти или мрежа. Често група от трафиканти се използва от няколко собственици на заведения и магазини.
- **Големите мрежи** включват няколко десетки души. Обикновено те правят между 10 и 20 курса дневно. Контрабандните стоки се складира в специално наети квартири в близките села, откъдето след това ги поема незаконно изградена дистрибуторска мрежа към вътрешността на страната. Чистата печалба за ден на трафикантите възлиза средно на около 10 евро. Участниците в тези канали се увеличават, което се потвърждава и от нарастващите актове за митнически нарушения, съставени от държавните органи през 2003 г. Съществуват няколко такива устойчиви мрежи<sup>99</sup>. Марките цигари, които най-често са обект на подобни нарушения, са „Картие“, „Ротманс“, „Суперкингс“, „Карелия“ и др.

В част от случаите цигарите и алкохолните напитки, които се търгуват на вътрешния пазар у нас, са купени от безмитни магазини в Гърция и Турция. Българските обекти обаче са далеч по-привлекателни за контрабандистите на дребно, тъй като поддържат по-ниски цени в сравнение с обектите в южната и югоизточната ни съседка. Наблюдава се и обратният процес, при който граждани на Македония и на Сърбия и Черна гора пазаруват от безмитни магазини на територията на нашите гранични пунктове и се връщат обратно, без да се регистрират официално, че са посетили България. Оттук произтича и несъответствието между реализираните обороти и данните за пътничопотока.

**Втората схема**, която нанася по-сериозни щети на бюджета, е свързана с незаконния внос на едро – контейнери с акцизни стоки (алкохол и цигари). Има различни хипотези за главните действащи лица в нея. Основната е, че са различни от собствениците на безмитни магазини (включително и Доктора), но цигарите се докарват от външно-търговски фирми, регистрирани в офшорни зони. Съществуват и предположения, че част от имащите лиценз безмитни оператори участват в по-големите операции. Официално стоките се внасят за търгуване в безмитни магазини, но вместо това ги пласират на вътрешния пазар на занижени цени. Според митнически служители най-често подобни измами стават при доставянето от складовете на дистрибуторите до тези на фирмите, притежаващи лиценз за безмитна търговия.

Основните вносители на маркови цигари у нас с надпис „Duty Free“ са „Б.Н.К“, „Дюти Фрии“ ЕООД, „Уайтнауер“ и „Би Ар Ви“, които търгуват с продукти на „Филип Морис“ („Марлборо“, Ел Ем“, „Парламент“, Честърфийлд и

<sup>99</sup> Между Калотина и София например има четири мрежи, като едната е на известен ромски сив бизнесмен.

др.), както и „Сийком“, дистрибутор на „Бритиш Америкън Тъбако“ („Ротманс“, „Вайсрой“ и др.).

Преди да пристигне в безмитните магазини стоката се получава от т.нар. антрепозитен склад (на дистрибутора), където е обезпечена с банкови гаранции и се намира под митнически контрол. По споразумение между доставчика и безмитния оператор стоката пътува до магазините, обезпечена с първоначалната банкова гаранция или получателят оформя нова. Преди натоварване на пратката документите се заверяват от юрист на митницата. При натоварването присъстват митничар, служител на гранична полиция и данъчните. Камيونите се пломбират и стоката пътува транзит до лицензирания безмитен магазин. При пристигането се попълва документ, наречен манифест, и се заверява митническа декларация при режим „складиране“. Всичко това прави почти невъзможна появата на акцизните стоки, предназначени за безмитна продажба, на вътрешния пазар без корумпирането на правоохранителните органи.

Позицията на безмитните търговци е, че около 95 % от цигарите на вътрешния пазар с надпис за безмитна продажба са фалшификати, произведени в страни от Близкия изток или Китай и контрабандно внесени в България. Подобен канал съществува през пристанище Бургас, където контейнерите с цигари пристигат от азиатските страни и се преоформят като реекспорт за Англия, но част от тях се пласира контрабандно на българския пазар. В края на август 2003 г. в печата скандално бяха разкрити четири контейнера с фалшиви цигари за Великобритания.

Макар че на българския пазар действително се продават значими количества фалшиви цигари, оценките на безмитните търговци са спорни<sup>100</sup>. Първият аргумент идва от изследване, проведено през есента на 2003 г., при което са купувани стекове цигари от търговци на дребно в четири големи града на страната. Според резултатите между 50 % и 90 % от кутиите имат надписи „Duty Free“, **идентични с тези на безмитните магазини** по сухопътните ГКПП<sup>101</sup>.

Вторият аргумент е свързан с митническите проверки на данните от оборотите на безмитните търговци. При съпоставяне на касовите обороти на безмитните магазини и броя на преминалите пътници през съответния ГКПП се вижда, че между оборотите и пътничепотока не съществува пряка зависимост. Проверката на финансовото министерство констатира, че на практика не е възможно да се контролира дали лицата, извършили покупки в обектите за безмитна търговия, пресичат държавната граница<sup>102</sup>. Според експерти от Министерството на финансите при няколкото експериментални съпоставяния на преминалите през деня купувачи с текущите дневни продажби в безмитните магазини са констатирани значими разминавания с касовия оборот. Например проверка на касови бележки установява, че за 1 минута са продадени 75 стека цигари на 12 клиенти<sup>103</sup>.

Като трети аргумент може да се посочи ръстът на продажби на алкохол и цигари в безмитните магазини през 2003 г. (вж. таблица 9). Точно през 2003 г. големите цигарени компании драстично свиват официалния си внос в страната, а

<sup>100</sup> Интервюта със служители на Агенция „Митници“, София, февруари 2004.

<sup>101</sup> Непублично маркетингово проучване на частна фирма.

<sup>102</sup> Интервю със служители на Главна данъчна инспекция, София, август 2003.

<sup>103</sup> Стамен Тасев (заместник-министър на финансите). Безмитна търговия, интервю по БТВ, 13 септ. 2003.

някои затварят и офисите си в България. Въпреки че липсват доказателства за пряка връзка между двете тенденции съвпаденията едва ли са случайни.

**Таблица 9. Зареждане на безмитни магазини с цигари и спиртни напитки<sup>104</sup>**

	Година	Статистическа стойност (лв.)
Спиртни напитки	2002	14 782 759
	2003	16 329 307
Цигари	2002	83 118 501
	2003	106 993 263

Източник: Агенция „Митници“

Това нарастване се потвърждава и от данни на самите безмитни оператори<sup>105</sup>, които декларират, че приходите им за 2003 г. възлизат на 131,5 млн. евро, като 81,5 млн. евро са от продажби на алкохол, цигари и парфюмерия. Останалите 50 млн. евро са формирани от бензиностанциите на турския бизнесмен Фуат Гювен, чиято фирма „Магазин Шипка Фуат Гювен“ ЕООД има подписан договор с Министерството на финансите за продажба на горива в свободните безмитни зони „Свиленград“ и „Видин“, както и на граничните пунктове Капитан Андреево и Калотина. Въпреки че и на експертно, и на политическо равнище има яснота за огромните загуби, които бюджетът търпи от продажбите по бензиностанциите, за 14 години нито едно правителство не прекрати тази практика.

Общата оценка, че безмитните магазини са ефективен канал за избягване на данъците, е тема, която се дискутира още от 1992 г. За сравнение с посочените обороти отчисленията към бюджета, които тези магазини са превели по сметките на Агенция „Митници“ през 2003 г., са в размер на 2,135 млн. евро.

В края на 90-те години официалният дебат за евентуалното закриване на безмитните магазини е свързан с решението на страните, членки на ЕС, безмитните оператори по сухопътните граници на Общността да преустановят дейността си след 30 юни 1999 г. Правителството на ОДС дори взема политическо решение през същата година за затваряне на безмитните магазини и у нас, но впоследствие мярката не е скрепена с необходимите за това нормативни промени.

В приетия през 2000 г. *Закон за митниците* има текст, според който безмитните магазини у нас трябва да преустановят дейността си след изтичането

<sup>104</sup> Това са количествата, които безмитните оператори са декларирали, че са постъпили в магазините. За да получат правото да доставят тези стоки, операторите дават гаранция. След като се докаже продажбата чрез касови бележки, митниците връщат оставената гаранция.

<sup>105</sup> Асоциацията на предприятията за безмитна търговия включва десетте търговски дружества, които държат около 80 % от безмитния пазар на алкохол и цигари. За около 17 млн. евро пък са били продажбите на държавните безмитни обекти по летищата в страната.

на договорите им с Агенция „Митници“, но не по-късно от 31 декември 2002 г. През декември 2001 г. обаче с поправки в Закона за акцизите на търговските дружества, занимаващи се с безмитна търговия, им е разрешено да продължат до десет месеца след изтичането на споменатите договори. Според гласуваните от парламента в края на 2002 г. текстове в Преходните и заключителни разпоредби на *Закона за акцизите* министърът на финансите трябва да проведе конкурс за прелицenziране на безмитните оператори най-късно 45 дена след обнародването на промените в него<sup>106</sup>. С влизането в сила на тези изменения на 1 януари 2003 г. право да кандидатстват за лиценз за безмитен оператор получават и фирми, които дотогава не са го притежавали.

Според разпоредбите на *Закона за акцизите* разрешение за безмитен оператор може да получи само местно юридическо лице с капитал не по-малък от 250 000 лв. Кандидатите трябва да не са в производство по несъстоятелност или в ликвидация, както и да нямат публични задължения над 3000 лв.

Наредба № 8, регламентираща реда за издаване на разрешения за безмитна търговия, предвижда конкурсите за лицензиране на безмитните оператори да се проведат два пъти годишно (през втората седмица на януари и през втората седмица на юли) от междуведомствена комисия, в която да бъдат включени двама представители на Министерството на финансите и по един от Агенция „Митници“, Главна данъчна дирекция, Министерството на вътрешните работи и Министерството на регионалното развитие и благоустройството<sup>107</sup>.

Такива конкурси обаче не са организирани. Вместо това на 16 май 2003 г. Министерството на финансите обявява пакет от мерки за борба със сивата икономика и контрабандата на акцизни стоки. Една от тях предвижда закриване на 44 от общо 57 безмитни магазина в районите на шосейните и пристанищните гранични контролно-пропускателни пунктове.

Предвижда се да останат единствено обектите за безмитна търговия, намиращи се в зоните на ГКПП на международни гари и летища, салоните за пътници на борда на самолетите, извършващи международни полети, както и в международните пътнически влакове, където преминаващите държавната граница удостоверяват пътуването си с билет или друг аналогичен документ.

Финансовото министерство мотивира своите предложения с това, че контролът над фирмите, осъществяващи безмитна дейност, се затруднява от факта, че в процеса на текущото счетоводно отчитане всяко търговско дружество отчита приходи и разходи, които са резултат и от други дейности (а не само на безмитен оператор). По този начин финансовият резултат за годината, а това означава и данъчното облагане, се деформира, тъй като върху резултатите за текущата година влияят и такива от минали години, както и загубите от други дейности.

През юли 2003 г. Министерският съвет одобрява проект за изменение на *Закона за акцизите*, в който се предвижда затваряне на 44-те безмитни магазини

<sup>106</sup> Изменения и допълнения в *Закона за акцизите*, *Държавен вестник*, бр. 118 от 20 дек. 2002 г.

<sup>107</sup> Чл. 5 на Наредба № 8 от 3 октомври 2002 г. за безмитна търговия, *Държавен вестник*, бр. 96 от 11 окт. 2002 г.

по сухопътните граници на страната. Той среща сериозна съпротива от страна на ДПС – коалиционен партньор на управляващата партия НДСВ, и не е разгледан от парламента.

В края на декември 2003 г. в резултат на „политическото блокиране“ министърът на финансите издава заповед за удължаване с три години на срока на разрешенията на общо 14 дружества.

## 6.2. КОНТРАБАНДАТА НА НЕФТОПРОДУКТИ

Пазарът на нефтопродукти в страната продължава да изкушава сивия бизнес главно поради огромните си размери (1,6–1,8 млрд. лв. за 2003 г.) и относително ниския риск при реализирането на печалба. Две много важни предпоставки правят това възможно. Първата е свързана с наличието на огромен брой малки бензиностанции и газостанции, които са склонни да осигурят достигането на сивия внос до потребителите. Втората е относително лесният достъп на българските контрабандисти до големите престъпни структури в държави като Румъния, Украйна и в по-малка степен Гърция. В резултат сивият внос в страната се оценява на между 35 % и 45 % през периода 2000–2001 г.<sup>108</sup>

През 2002 и особено през 2003 г. серия от мерки на митниците значително намалява сивия внос. Тези стъпки се дължат, от една страна, на оценката на държавните институции за огромните загуби на бюджета. От друга страна, те са резултат от натиска на големите международни компании като „Шел“, ОМВ и „Лукойл“, които търпят загуби от подбиващия цените сив внос (таблица 10).

Въпреки скептицизма, с който се посрещат подобни твърдения, нарастването с 45 % през 2003 г. на внесеното **количество петролни продукти** (вж. нетно тегло в таблица 10) може да се обясни най-вече с успешното свиване на сивия внос и контрабандата<sup>109</sup>. Колебанията в цените на петрола имат минимално значение. Основните фактори за промяна са въведените от средата на 2002 г. нови правила и процедури при рисковите нефтопродукти<sup>110</sup>. В резултат рязко нарастват контролните операции с нефтопродукти, а критериите за избор на пробите са силно ограничени за интерпретация от страна на изпълнителите<sup>110</sup>.

При тези проверки подборът се основава на равнището на риска. Например, когато една стока е декларирана по тарифния номер с най-висока тарифна ставка (изискваща най-високи плащания), няма риск от измама чрез деклариране на по-ниско облагаем тип гориво. Затова тя не се подлага на изследване. При категориите продукти, използвани най-често за митническа измама (дизелово гориво, промишлен газьол, тежко гориво или газ за осветление<sup>112</sup>), се извършва почти 30-процентен контрол. През 2003 г. в Централната митническа

<sup>108</sup> При сравняването на данни от маркетинговите проучвания за продажбата на нефтопродукти и официалния внос.

<sup>109</sup> При повишаването на годишната консумация на нефтопродукти в рамките на 8–10 %.

<sup>110</sup> Заповед № 122 от 26 юни 2002 г. на директора на Агенция „Митници“ за митническото оформяне при въвеждане на стоки (глава 27 на МТРБ).

<sup>111</sup> Интервюта с митнически служители, София, март 2004 г.

<sup>112</sup> За тези категории продукти не се дължат такси по фонд „Републиканска пътна мрежа“ и фонд „Опазване на околната среда“, размерът на дължимия акциз е с по-ниска ставка.

лаборатория са получени 2414 проби за анализ на стоки, от които на 1605 са направени лабораторни изследвания. В 186 случая са констатирани несъответствия с декларираното тарифно класиране. Очевидно загуби над 10 % са твърде големи за средния сив вносител и има много индикации, че при тази група се наблюдава изоставяне на схеми, работили до 2002 г.

**Таблица 10. Официален внос на нефтопродукти**

	1999	2000	2001	2002	2003
Нетно тегло (кг)	306 551 062	440 259 426	341 616 124	439 870 385	638 659 740
Нарастване спрямо предходната година (%)		43,6	-22,4	28,8	45,2
Предполагам пазар (млн. кг)	460	570	600	630	750
Държавни вземания (лв.)	91 420 552	267 402 684	179 810 186	142 598 919	305 293 908
Вземания (лв.)		2002	2003	Промяна (%)	
ДДС		60 971 829	105 066 639	72,32	
Акциз		55 807 867	107 855 738	93,26	
Мито		2 133 179	263 701	-87,64	
Републикански фонд „Пътна мрежа“		21 506 774	87 976 006	309,06	
Фонд „Опазване на околната среда“		2 179 270	4 131 824	89,60	
Общо		142 598 919	305 293 908	114,09	

Източник: Агенция „Митници“

Като допълнителен фактор, предизвикал стагнация в сивия внос, може да се посочат съвместните усилия на Агенция „Митници“ и Дирекция Национална служба „Полиция“ (ДНСП). Типичен пример е операцията през юли–август 2003 г. на територията на страната за цялостно наблюдение на движението и митническите операции с нефтопродукти, които имат най-ниски митнически ставки. В резултат се наблюдава рязък спад в количествата на декларираните внесени нефтопродукти, които биха могли да бъдат използвани като моторни горива и за които се прилагат по-ниски тарифни ставки при внос. За същия период намалява и вносът на газ за осветление и тежко гориво, които са сред най-рисковите стоки по отношение на тарифното класиране, най-често са предмет на митническа измама, при която керосин и дизелово гориво се декларират съответно като газ за осветление и тежко гориво. През този период се увеличава вносът на дизелово гориво и бензин, по отношение на които се прилагат най-високите тарифни ставки. Като цяло въпреки спада с 9,61 % на общото внесено количество нефтопродукти събраните държавни вземания са се увеличили с 4,52 % в сравнение с предходния месец. Необходимо е да се

Графика 12. Контрабанден внос на нефтепродукти



отбележи обаче, че подобни акции се „разпознават“ бързо от сивите вносители и те преминават към „стратегия на изчакване“, за да минимизират риска. Доказателство в това отношение е почти 10-процентният спад на вноса.

**Регистрираното сериозно свиване на сивия внос и контрабандата на горива през 2003 г.** може да се сравни с това през 2000 г., когато регистрираният внос на нефтепродукти се увеличава с 44 %. Последвалата аномалия през 2001 г. (годината на парламентарните избори) – спад от 22,4 %, в съвременните икономики може да бъде обяснена или с катастрофални природни явления, или със състояние на война. В този план парламентарните избори през 2005 г. ще са важен тест за устойчивостта на българските институции спрямо засилващия се натиск на сивия бизнес за незаконен внос на нефтепродукти.

Въпреки постигнатите резултати от Агенция „Митници“ и Министерството на вътрешните работи и свиването на сивия сектор нефтепродуктите поради обемите си продължават да са **един от пазарите, генериращ най-високи загуби за българския бюджет**. Интервютата с митнически служители, офицери от МВР и търговци потвърждават, че въпреки тенденцията за изсветляване на вноса на нефтепродукти, някои от старите основни схеми продължават да работят. Например схемата с т.нар. кули за каталитичен крекинг, където по примитивен начин се рафинират течни горива, продължава да действа. Внася се тежко гориво, като се плаща само ДДС. От гледна точка на митницата няма никакво разминаване или ощетяване на бюджета и вносът е напълно законен. След това фирмите вносителки декларират пред данъчните власти, че са използвали тежкото гориво за някакво химическо производство – например разредители за

бои или направо като гориво за производствени нужди, като по този начин си възстановяват ДДС от вноса като данъчен кредит. В действителност тежкото гориво се рафинира и се превръща в газьол или дизел, като така се спестява плащането на целия акциз, еко- и пътни такси. След два-три месеца функциониране по тази схема фирмата се ликвидира, а държавата губи и възстановения данъчен кредит. Такива кули за каталитичен крекинг има край Русе, Плевен, Пловдив и Стара Загора.

Сериозни загуби бюджетът търпи и от **една от формите на чиста контрабанда – зареждането на кораби с гориво**, т.нар. бункероване, в пристанищата на Варна и Бургас, както и по р. Дунав. Поради големия брой места за зареждане на кораби, а и поради начина на съхраняване на горивото в кораби-цистерни митническите органи нямат възможност да осъществяват ефективен контрол. Очевидно е, че не могат да се установят действителните количества, които всекидневно се зареждат, но буди основателно съмнение например случай, в който руски кораб тръгва от друго черноморско пристанище на далечен рейс и след няколкостотин километра спира и зарежда пълен резервоар от няколко хиляди тона в Бургас. Само след няколко часа корабът отново е в открито море и никой не може да установи колко точно гориво е натоварил. По този начин се реализира фиктивен износ на гориво от страната, което след това се реализира „на черно“ на вътрешния пазар, а държавата губи от възстановяването на акциза, ДДС и други такси.

Въпреки описаното свиване на сивия внос продължават да съществуват старите схеми за контрабанден внос. Както и преди, могат да се опишат **четири нива на контрол, през които минава един контрабанден внос**.

На първо място, старият подход за вземане на проби само „при възникване на съмнения“ у митническите служители (в граничните митнически учреждения) и предоставянето на възможност за субективна преценка са заменени с изискване за **проверка на всички рискови вносни нефтопродукти**, т.е. на такива, по които се дължат по-ниски данъци и мита от нормалните горива. Вследствие на това митническите служители само на свой риск могат да не подложат вноса на лабораторен анализ. Въпреки че в резултат на тези мерки броят на вземаните проби за анализ рязко нараства, прави впечатление, че на гара разпределителна – митнически пункт Русе, митнически пункт Кулата и митнически пункт железопътна гара Кулата **определени фирми продължават да внасят нефтопродукти от рискови категории, на които много рядко се вземат проби**.

Второто стъпало се състои във **физическо манипулиране на пробите при вземането им на място във входящата митница**. Това става лесно както благодарение на благосклонното отношение на митническите служители към съответния вносител, така и поради недостатъчната им подготовка за правилното вземане, запечатване, съхраняване и изпращане на съответните проби в Централната химическа лаборатория на Агенция „Митници“. Според интервюирани митнически служители това неправилно третиране води до ситуация, в която пред съда доказателствата обикновено падат. Доколко тези обвинения са коректни, ще може да се прецени едва когато случаите от 2003 г. приключат.

На трето място, ако в **Централната химическа лаборатория** пристигнат годни за анализ, правилно взети и запечатани проби, което поради гореописаните два „филтъра“ би могло да стане по-скоро случайно, отколкото като част от установена процедура за митнически контрол, там отново се правят **опити за физическото и документалното им манипулиране**. Според вносителите, активни до 2002 г., служителите на лабораторията са подложени на натиск за издаване на експертиза в полза на вносителя както от представители на ръководството на Агенция „Митници“, така и от самите заинтересувани лица, които биват допускани да присъстват при извършването на анализите. Подобни критики за работата на Централната химическа лаборатория не са нови и трудно може да се направи обективна преценка – поради затвореността на институцията и невъзможността да се направи независима експертиза<sup>113</sup>.

След като се премине през трите етапа на процедурата за внос на течни горива, ако лабораторните анализи докажат несъответствие между декларираната и действителната стока, се съставя **акт за митническо нарушение**. Според наличните данни при обжалване от нарушителя в съда Агенция „Митници“ губи над 50 % от делата, с отменяне на наказателното постановление и всички произтичащи последици. Най-честите причини в мотивите на съда са неспазване на процедурите по вземане и регистриране на пробите, неправилното им съхраняване в самата лаборатория и по време на транспортирането, но основната е, че вече седем години след създаването ѝ все още липсва акредитация на лабораторията. Прави впечатление, че мобилните групи рядко вземат проби, което е странно с оглед на прекия ангажимент на консултантите от „Краун Ейджънтс“ с тази структура.

<sup>113</sup> Смята се, че при останалите две лаборатории в страната, където може да се осъществи химическа експертиза на нефтопродуктите, влиянието на сивите вносители е много по-силно.



## 7. ПРЕПОРЪКИ

Направените препоръки са съобразени с няколко фактора. Първо, това са наличните препоръки към Агенция „Митници“ и НСПП на чуждестранни консултанти по проекти на ФАР. Второ, това са препоръки от „Краун Ейджънтс“ по договора за реформа в митници. Трето, взети са предвид целите и финансовата рамка, заложи в *Бизнес стратегията на митническата администрация на Република България и Детайлизирания финансов план на бюджетните и човешките ресурси, необходими за пълното прилагане на Бизнес стратегията на митническата администрация на Република България*. Въпреки че списъкът с препоръки може да бъде по-дълъг, предложените препоръки се фокусират предимно върху намаляване на рисковете, произлизащи от участието на транспортния сектор в контрабандни практики.

### **Институционално и международно взаимодействие**

- 1. Електронен обмен на информация в реално време с митнически служби на съседните страни.** С установяването на такъв обмен ще се елиминират различни видове митнически нарушения (вж. глави 4 и 5). Българските митнически и гранични власти ще могат да сравняват дали данните (за вида, количеството, стойността и произхода на стоката), предоставени от преминаващите транспортни средства, са същите като представените на прилежащия ГКПП в съседната държава. Подобен електронен обмен ще улесни анализа на рисковете на отделните ГКПП, а и ще ускори обработването на документите, като значително ще подобри транспортните възможности на страната.

В момента съществува частичен обмен на информация между България и Гърция по отношение на акцизните стоки (петролни продукти, цигари, високоалкохолни напитки и др.). Съществуват и установени практики със Сърбия и Черна гора. Инициативи за подобни обмени са предприемани и с други държави, но не са внедрявани. Сегашните обменни практики обаче не са електронни и включват само частична информация. Необходимо е българското правителство да постигне договореност с правителствата на съседните държави, за да бъдат внедрени в най-скоро време програми за електронен информационен обмен.

На българо-турската граница той би бил особено важен, тъй като след 2007 г. тя ще бъде външна граница на Европейския съюз. Не по-малко важен е обменът с Гърция, тъй като през нея минава голяма част от вноса на китайски стоки у нас, при които бюджетът на страната понася сериозни щети. И в двата случая – Турция и Гърция, правителството може да се опита да получи подкрепата на Европейската комисия.

2. **Подобряване на механизмите за обмен на оперативна и служебна информация** между Дирекция „Митническо разузнаване и разследване“ на Агенция „Митници“, и НСБОП, НСГП, Дирекция „Координация и информационно-аналитична дейност“ на МВР и Главна данъчна дирекция към Министерството на финансите. **Взаимен достъп до информационните системи** трябва да се даде на **определен тесен кръг служители на най-високо равнище**. По такъв начин митниците и данъчната администрация ще могат чрез Автоматизираната информационна система (АИС) на МВР бързо да получават по-обширна информация за заподозрени нарушители, а службите на МВР – да следят чрез БИМИС рискови фирми и заподозрени лица. Това ще допринесе за по-ефективната борба с организираната престъпност и трансграничните престъпни групи.
3. **Електронен обмен на информация между на системите за граничен и митнически контрол на ГКПП**. Митниците, Гранична полиция и Управление „Пътни такси и разрешителни“ събират множество идентични данни от преминаващите транспортни средства. Необходимо е данните за преминаващите транспортни средства да се въвеждат само веднъж и да са достъпни за всички служби на ГКПП. Такава система ще съкрати значително времето за обработка на преминаващите камиони. Това от своя страна ще намали корупционния натиск от шофьори, които редовно предлагат подкупи, за да бъдат обслужвани по-бързо.
4. **Подобряване на сътрудничеството и увеличаване на ефективността при съвместните операции за разкриване на контрабандни канали** на Министерството на финансите и Министерството на вътрешните работи. Досегашните съвместни операции на Агенция „Митници“ и МВР, въпреки положителните резултати, са с променлива ефективност. Липсата на доверие и откритост между двете институции понякога води до половинчати резултати. До този момент съвместни действия се предприемат периодично и предимно в зависимост от политическата конюнктура. Траен ефект върху контрабандата и организираната престъпност могат да имат единствено съвместни операции, базирани върху доверие и ясно регламентирано сътрудничество.
5. **Използване на ресурсите на българските Военноморски сили (ВМС) за предотвратяването на контрабанда**. Сегашните нормативни актове изключват участие на ВМС в разкриване и предотвратяване на контрабанда. ВМС нямат право да извършват проверки и контрол над подозрителни кораби. Понастоящем ВМС разполагат с много повече кораби и средства за наблюдение, отколкото НСГП. Поради тези предимства ВМС биха могли да играят по-активна роля за противодействие на контрабандата през черноморската граница на България.

Нужно е Министерството на вътрешните работи и Агенция „Митници“ да разработят инструкции за сътрудничество с Министерство на отбраната, чрез които ресурсите на ВМС ще бъдат активно използвани в предотвратяването на контрабанда и трансгранична престъпност.

6. **Ускорено изучаване на идеята за Център за морски суверенитет (ЦМС)**. Идеята, лансирана от ВМС, трябва да бъде подробно разгледана със съдействие и ресурси не само на Министерството на отбраната, но и на

Другите държавни институции, които биха участвали в ЦМС (т.е. министерствата на вътрешните работи, на финансите и на транспорта и съобщенията). Правителството трябва да привлече и финансова подкрепа от ЕС, тъй като ЦМС ще упражнява контрол по неговата външна граница.

7. **Да се утвърди и задълбочи практиката на включване на митнически служители и риболовни специалисти от Министерството на транспорта и съобщенията към екипажите на катерите на НСГП**, охраняващи морските и речните граници. В миналото опити за подобно сътрудничество са правени, но те са били превърнати в рутина. Сега, ако катер на НСГП инспектира заподозрян в контрабанда кораб, служителите на НСГП са обучени най-вече за разкриване контрабанда на общоопасни средства и наркотици. Присъствието на митнически служители и служители на това министерство ще повиши ефективността на контрола на патрулиращите катери.

### Гранична сигурност

8. **Ясно очертаване на зона на ГКПП на територията на пристанищата.** Понастоящем в пристанища като Варна Изток няма ясно разграничаване между територията на пристанището като търговска инфраструктура и ГКПП. Достъп имат всички работещи на или с пристанището, без да подлежат на граничен или митнически контрол. За зона на ГКПП се обявява само новопристигнал кораб, докато не бъде обработен от пристанищните и граничните власти. На всеки кораб обаче съществуват множество места, където могат да се укрият стоки. Затова няколко часова проверка от НСГП и Агенция „Митници“ не може да гарантира предотвратяването на контрабанда. По тази причина неконтролираният достъп до корабите създава рискове както за внос, така и за износ на наркотици, оръжие и други стоки. Трябва да бъдат определени точни зони около корабите, които да са постоянно контролирани или наблюдавани от НСГП.
9. **Подобряване граничния контрол на пристанища и летища.** На пристанищата и летищата няма ясно определени отговорности за охраняването им. Едновременно присъстват частни охранителни фирми, НСГП, а на летищата – и Охранителна полиция. Проблемът е особено належащ в морските пристанища. Входовете им не се охраняват от НСГП, а присъствието ѝ в самото пристанище е почти незабележимо. Липсват и ясни правила за сътрудничество между НСГП и частните охранителни фирми, обслужващи пристанищата. Могат да бъдат представени два възможни подхода:
  - а. Запазване на сегашния модел без ясно определена зона на ГКПП. В този случай трябва да бъдат направени промени в *Закона за частната охранителна дейност*. Те следва да поставят по-високи изисквания пред частните охранителни фирми, работещи в зоната на ГКПП на пристанищата и летищата. Таква изисквания трябва да включват пълен контрол над влизащи и излизащи пътници и транспортни средства, по-високи критерии към квалификацията и обучението на работещите охранители във или около зоните на ГКПП.
  - б. Прехвърляне на отговорността по охрана на летищата и пристанищата на НСГП. Тогава НСГП може да изझे функциите на частни охранителни

фирми и да осъществява граничен контрол, подобно на осъществявания в зоните на сухоземни ГКПП.

10. **Засилване сигурността на пристанищата.** Национална компания „Пристанища“ към Министерството на транспорта и съобщенията трябва да повиши сигурността на пристанищата, инвестирайки в електронни системи за наблюдение и охрана. Поради огромната площ на пристанища Бургас и Варна подобни инвестиции са особено наложителни. Трябва да се подобрят правилата за контрол над достъпа до пристанищата и напускането им. Липсва техника за наблюдение, а осветлението при многокилометровите ограждения, кейовете и терминалите на всички пристанища е лошо. Контролът над всекидневно преминаващите стотици хора през входовете на пристанищата също е слаб. Подобни инвестиции са необходими и на международните летища. Ограждението на летище София, което е 12 километра, в момента нито е осветено, нито има наблюдателна техника – камери или сензори.
11. **Въвеждане на контрол.** Като се има предвид, че акцизите върху цигарите, алкохола и нефтопродуктите ще нарастват и ще се изравнят с тези в ЕС, оставянето на безмитните магазини в сегашния режим ще развие още повече съществуващите механизми за избягване на данъци и акцизи. Поради невъзможността този проблем да бъде решен радикално на политическо равнище остават техническите мерки, които Агенция „Митници“ и Главна данъчна дирекция могат да прилагат заедно. Традиционният подход е голям брой редовни проверки, базирани върху принципите на степен на риска и на извадков подбор. Нова възможност, която предоставят съвременните технологии, е въвеждането на on-line контрол в реално време. Всяка продажба във всеки от безмитните магазини да се регистрира в реално време от Агенция „Митници“. Така ще се избегне една от най-честите измами в магазините, където за изключително кратко време (около 1 минута) се правят множество фиктивни продажби.

#### Анализ на риска

12. **Изчерпателно проучване на кандидатите за концесии на летища и пристанища.** При сключване на концесии за мениджмънт на летища и пристанища Министерството на транспорта и съобщенията трябва да потърси съдействие и мнение от НСБОП, Агенция „Митници“, Национална служба „Сигурност“ и Националната разузнавателна служба, за да бъдат проучени кандидатите за евентуални връзки с контрабандни канали. Това важи най-вече за компании от Китай, Турция и Русия поради високата степен на риска за внасяне в България на контрабандни стоки.
13. **Министерството на транспорта и съобщенията да предоставя информация на Агенция „Митници“ и МВР за лицензираните фирми за международен транспорт.** Фирмите, нарушаващи лицензионния режим, са често същите участващи в контрабанда. НГСП и Агенция „Митници“ обаче не разполагат с информация за разрешителни и лицензи, които са им издадени от транспортното министерство. Такава информация не само би помогнала на министерството да контролира по-ефективно транспортните фирми, но ще съдейства НГСП и Агенция „Митници“ да формират рисковите профили на транспортните фирми.

14. **Обслужване на едно гише.** Необходимо е всички процедури при проверката на един камион да се извършват на едно място. Понастоящем шофьорите на камиони (особено чуждестранните) трябва да бъдат обслужвани и да правят плащания на няколко различни гишета. Това забавя изключително времето за престой и обработка на камиони. Държавни вземания (най-вече пътни такси, а при нужда – фитосанитарни и ветеринарни такси) на ГКПП да се извършват от Агенция „Митници“. Такава реформа ще отговаря на практиките в ЕС. От една страна, тя ще намали броя на подкупите, тъй като голяма част от тях отиват за служители на Управление „Пътни такси и разрешителни“. От друга страна, ускореното обслужване ще снижи корупционния натиск от страна на шофьори. На 3 юни 2004 г. Министерският съвет приема пакет от мерки за улесняване на прехода през ГКПП на страната. Тези мерки предвиждат и въвеждане обслужване на едно гише, без обаче да се дават конкретни срокове. Нужно е правителството да се ангажира с конкретни срокове за преминаване към такива плащания.
15. **Фитосанитарният и ветеринарният контрол да бъдат форма на последващ контрол** и да се извършват извън границите на ГКПП. В случаи на нужда или при епидемии временни пунктове могат да бъдат установявани в зоната на ГКПП. Преместването на тези служби извън зоната на ГКПП ще намали времето за преминаване и корупционния натиск от страна на шофьори.
16. **Предварително предоставяне на информация за пристигащи товарни пратки.** Такава практика е установена само с тесен кръг от фирми, работещи предимно с пристанище Варна. Подобна информация трябва да бъде предоставяна и от другите морски, речни и железопътни товарни транспортни фирми. Най-радикалният подход в тази посока е свързан с изменения в *Закона за митниците*, чрез които да се изисква транспортните средства да представят предварителен митнически манифест преди въвеждане на стоките на митническата територия на страната. Първа стъпка в тази насока може да бъде сключване на двустранни споразумения с големите транспортни фирми, като БМФ, БРП, БДЖ и „България Ер“. Така поради доминиращата пазарна роля на тези фирми ще бъде обхваната голяма част от вноса.

#### Управление на човешките ресурси

17. **Въвеждане на допълнително възнаграждение за работа при повишен риск.** Голяма част от служителите на Агенция „Митници“ са в условия на повишен риск – работещите в зоните на ГКПП, с мобилните групи, както и в Дирекция „Митническо разузнаване и разследване“. Техните заплати обаче не отразяват този факт. Работещите при подобни условия или с подобно естество на дейност от службите на МВР получават заплати, които отразяват степента на риска, на който са изложени. Необходимо е и служителите на Агенция „Митници“, които работят в рисковни условия, да получават подобни възнаграждения.

Въвеждането на система, осигуряваща по-високо заплащане при по-висок риск, дава възможност категорията риск да се интерпретира по-широко. Например „корупционният натиск“ може да се оценява като риск и съответно да се квантифицира. По този начин служителите в Агенция „Митници“ и

службите на МВР, осигуряващи границите, ще получават значими допълнителни финансови компенсации при висок риск.

18. **Усъвършенстване на системата за мотивация в Агенция „Митници“.** Като се имат предвид нормативната рамка и наличните финансови ресурси в Агенция „Митници“, най-бърз ефект за намаляване на контрабандата ще имат промени в системата за мотивация за разкриване на митнически нарушения. Опитът да Агенцията показва, че използваните до този момент системи съдържат различни недостатъци. Например до 2000–2001 г. моделът е да се награждават служители при съставяне на акт за митническо нарушение (т.е. разкриване на сив внос, залавяне на контрабанда и пр.). Това води до значителен брой нецелесъобразни актове (впоследствие съдът ги отменя), мотивирани единствено от желанието да се получи възнаграждение. След изменението на принципите за насърчителни възнаграждения през 2002 г. възнаграждението се дава, след като съдът се произнесе по законосъобразността на акта. Този подход обаче не мотивира достатъчно митническите служители, тъй като съдебните обжалвания често се точат с години.

Необходимо е да се разработи механизъм, който да не насърчава безпричинното съставяне на актове, но да мотивира служителите. Една нова система за премиране трябва да е гъвкава и да отчита опита от последните 15 години и настоящите реалности. Например при съставяне на акт за нарушение служителите биха могли да изискат и да получат условно част от полагаемото възнаграждение. След съдебното решение, потвърждаващо акта, ще се изплаща останалата част от него. Ако обаче съдебните власти отхвърлят акта, на служителя следва да се удържа прехвърлената вече сума от възнаграждението.

Възможно е да се създаде и допълнителен вътрешен механизъм, свързан с развиване на система за рейтинг на служителите. Такива, чиито актове се отхвърлят по-рядко от съда, да получават по-висок коефициент на премиране. Съществуващите конкурентни идеи могат да бъдат проверени с пилотни проекти на различни митнически пунктове, за да се установи ефективността им.

19. **Промяна в структурата на заплащане на служители на Агенция „Митници“.** Без ясно дефинирана линия за повишаване на основната работна заплата никаква политика на финансови компенсации не може да е успешна. Ако подобна стъпка не бъде направена, митническата администрация ще продължи да бъде постоянно уязвима от корупционните практики. Решаването на този проблем е възможно само на политическо равнище при съответната икономическа обосновка. Това може да стане с изпреварваща другите институции висока средна работна заплата към момента на очакваното присъединяване към Европейския съюз през 2007 г. Най-често предлаганото равнище от митническите служители е 50 % от гръцката средна митническа работна заплата. Подобна стъпка ще зададе ясен хоризонт на лоялните служители в Агенция „Митници“, като противопоставянето на корупционния натиск ще бъде и заради очакването за стабилна професионална кариера.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

### РИСКОВИ ПРОФИЛИ ПО ГКПП

С анализите на ГКПП Капитан Андреево, пристанище Варна и Кулата (вж. графика 13) се цели да се изложат по-конкретни наблюдения и факти, въз основа на които бяха разработени анализите в първите две части на доклада.



#### 1. КАПИТАН АНДРЕЕВО<sup>114</sup>

##### Общи данни

Граничният контролно-пропускателен пункт Капитан Андреево е един от най-големите в Европа. През него дневно преминават средно по 750–850 камиона и там работят 400–500 души. **Въпреки че годишният товаропоток се е увеличил от 193 127 камиона през 2001 до над 300 000 през 2003 г., инфраструктурата през последните 15 години не е разширявана и модернизирана.** Има само една пропускателна бариера за товарни превозни средства и при задръствания в натоварени периоди шофьорите чакат по два–три дена от турската страна на границата. Трафикът на товарни камиони не е равномерно разпределен поради ограничения в ЕС за пътуване в събота и неделя. Затова по-голямата част от тировете, пренасящи стоки от Турция, преминават точно през тези два дена с цел да пътуват в страните от ЕС през делничните дни. Това води до големи

<sup>114</sup> Предложените три анализа на Капитан Андреево, Кулата и пристанище Варна са резултат от интервюта с бивши и настоящи служители от МВР, НСПП, Агенция „Митници“, ВМС, както и с шофьори на камиони. Интервютата бяха проведени в периода ноември 2003–март 2004 г. Поради спецификата на разглежданите въпроси, за да се запази анонимността на източниците, имената на конкретни лица не са разкрити. Всички цитати, оценки и данни са от интервюта, взети през този период.

струпвания, започващи от средата на петъчните дни и продължаващи до късно в неделя. Другият голям връх се проявява във вторник и продължава до четвъртък, като това са камиони, осигуряващи зареждането на стоки както за българския пазар, така и за повечето балкански страни (Румъния, Сърбия и Черна гора, Македония, Хърватия и др.).

### Структура и организация

На Капитан Андреево, подобно на останалите сухопътни български ГКПП, едновременно работят (в съответствие с Наредбата за ГКПП) шест независими служби. Освен Национална служба „Гранична полиция“ и Агенция „Митници“ там има представители на службите по фитосанитарен контрол, ветеринарномедицински контрол, санитарен контрол и контрол на транспортните средства. Между тях няма субординация и те отговарят единствено пред своите институции. Началник на ГКПП обаче е началникът на НСПП. Това създава известни напрежения, тъй като митничарите и граничните полицаи се ползват с по-голямо влияние и правомощия от служителите в останалите служби<sup>115</sup>.

Структурата и организацията на митническия пункт могат да се опишат по следния начин:

- На Районна митническа дирекция – Пловдив са подчинени митническите пунктове в Хасково, Димитровград и Кърджали, както и Териториално митническо управление – Свиленград. Териториално митническо управление – Свиленград пък отговаря за митнически пункт Ново село, митнически пункт Капитан Андреево, митнически пункт железопътна гара – Свиленград и митническо бюро „Свободна зона“ – Свиленград.
- Работата на митницата на ГКПП Капитан Андреево е организирана в четири смени, като всяка смяна включва средно 28–30 души. В нея има обособени групи от митнически служители, които поемат различни задължения:
  - a. отдел ТИР-карнети;
  - б. отдел за борба със стоковата контрабанда, който обикновено има по двама-трима души на смяна, но при молба да се срещнем с някой от тях се оказва, че за тази смяна има само двама души, единият от които е в болнични;
  - в. щатен митнически контрол от трима-четирима души;
  - г. наркотрафик – четирима души.

### Рисков профил

Рисковата специфика на Капитан Андреево се изразява в три основни направления:

- През него минава най-големият български коридор за пренасяне на наркотици от Турция към Западна Европа. От 80-те години до днес това е граничният пункт, на който всяка година се залавя най-много хероин. През последните две години бяха хванати и значими количества амфетамини в обратната посока – от България към Турция. Въпреки нарастващото количество на задържаните наркотици според митничарите те са не повече от 20 % от преминаващия трафик. В противен случай би било неизгодно за трафикантите да прекарват стоката си оттам.
- Капитан Андреево е „основният вход“ за стоки от Турция и Близкия изток, което създава постоянен изключително силен натиск върху митническите служители за стокова контрабанда и митнически измами. През пункта са преминавали (и вероятно преминават) едни от най-големите „стокови канали“ за митнически измами, свързани с организираната престъпност. За мащабите на митническите нарушения там е показателен фактът, че в резултат на взетите мерки за увеличаване средната цена на килограм внос от Турция през 2003 г. в сравнение с 2000 г. незаконните доходи са намалели приблизително с 200 млн. лв. годишно<sup>116</sup>.

<sup>115</sup> Поради насочеността на този анализ фокусът на интервюта бе предимно към функционирането на митническата служба и Гранична полиция.

<sup>116</sup> Изчислението е направено с използване на митническата оперативна статистика за периода 2000–2003 г.

- През Капитан Андреево преминава и нелегален трафик на емигранти от Близкия изток, Централна Азия и Африка за Западна и Централна Европа. Макар че основните „канални“ преминават през „зелената граница“, част от нелегалния поток използва комбинация от документни измами и осигурено пропускане на границата.

### Сътрудничество

#### Турция

Редовен обмен на информация с Турция няма. Митническите служители от двете страни не се познават и отношенията са предимно формални. Това е изненадващо, като се има предвид, че голяма част от работещите на Капитан Андреево са там от 10 или 20 години. Подобна е ситуацията и от турска страна. Периодичните визити на началника на районната митница или на началника на ГКПП се ограничават с размяна на обещания, които често не се спазват от турска страна. При търсене на съдействие за проверка на митническа декларация, подадена от заподозрян камион при напускане на Турция, обикновено се отказва под предлог, че информацията не е в наличност и документите са „току-що изпратени“. Такъв тип проверка или координация би била ефикасен метод за контрол. В сравнение с Турция сътрудничеството с Гърция е много по-добро и гръцката страна подава редовно исканата информация (вж. по-подробно текста за ГКПП Кулата). Според интервюираните митничари две са основните причини за подобна неефективност. Първата е свързана с политиката на турската държава за стимулиране износа на всяка цена. Използването на фактури с реалната цена би означавало по-високи разходи за търговеца и по-ниска конкурентност на турските стоки. Втората причина е културната специфика, която прави исканията на българската страна трудни за осъществяване.

#### Гранична полиция

Митнически служители оценяват отношенията с НСПП като нормални. Беше заявено, че когато едната служба поиска съдействие от другата – например проверка – това се осъществява безпроблемно. По време на изследването се демонстрираха нормални професионални срещи между началниците на смени в митницата и Граничната полиция. Въпреки това между митничари и граничари съществуват недоверие и подозрителност. Според някои от интервюираните корените на това напрежение между двете служби са от периода 1991–1997 г. Тогава по кариерни съображения от Гранична полиция често са правени доноси срещу митничари. По всички въпроси, свързани с възможността да се обменя информация на равнище съществуващи бази данни, интервюираните изразяваха скептицизъм. Не бе даден ясен отговор защо само една от организациите да не въвежда паспортните данни на лицето и данните на превозното средство.

#### Други служби

Службите, свързани с пътни такси, ветеринарен контрол и фитосанитарен контрол, имат маргинално присъствие на граничния пункт. Митничари и служители на НСПП демонстрират пренебрежение със забележки, че те използват редките си възможности да събират подкупи и затрудняват преминаващите. Някои от коментарите бяха насочени срещу системата, която създава на граничния пункт много служби, а присъстващите институции имат силен интерес да се запазят, защото таксите от преминаването им носи доходи, от които много трудно биха се отказали.

### Оборудване и инфраструктура

Капитан Андреево разполага със следната по-съществена апаратура:

- Рентгени – бе обявено, че функционира един голям рентген, който позволява сканиране на палети, и един мобилен. Големият скенер е разположен в хале, където може да се преглеждат щателно спрени за проверка товари. Това са предимно влизачи в страната камиони, защото халето се намира откъм тази посока. Излизачи камиони рядко се сканират и претърсват, но когато се наложи, също може да бъдат претърсени в халето. Турската страна разполага с много голям рентген, който позволява да се сканират цели камиони, без да бъдат разтоварвани. Подобен рентген (от много висок клас) има и българската страна още от средата на 90-те години, който обаче никога не е бил пуснат поради невъзможността да се финансира скъпото му инсталиране. Съществуват и мнения, че това е било умишлена политика, за да не се затрудняват „контрабандните канали“ – особено активни през този период.

- Хладилна камера – позволява да се претърсват камиони с бързо развалящи се продукти.
- Уред за радиоактивни материали – всяко МПТС автоматично преминава през сензор за такива материали.
- Камери:
  - ♦ Гранична полиция – разполага със свои камери, които заснемат номерата на всички излизачи и влизачи МПТС;
  - ♦ Агенция „Митници“ – разполага със собствени камери на първа бариера. Те дават 20 минути предварително време на Агенцията да провери базата си данни за надеждността на превозвача. Според митнически служители камерите не са довели до някакво подобрене при обработването на хора и стоки.
- Кучета – пунктът разполага с четири кучета, обучени в Германия. През лятото високите температури и бензиновите изпарения намаляват обонянието им и ефективността им спада значително.

### Щателни проверки

Има различни равнища на щателно проверяване и подобна проверка в зависимост от типа на стоката може да отнеме между 1 и 3 часа, а в някои случаи и от 1 до 3 дена. В нея участват средно трима-четирима души.

На практика на пълна проверка рядко се подлагат повече от три камиона дневно. Затова официалните данни, сочещи средно 12 щателни митнически проверки (ЩМП) през 2003 г., могат да се обяснят с факта, че като такива са се отчитали и проверки, които не е задължително да са водели до пълно разтоварване, преброяване и премерване на товара на камионите.

**Таблица 11. Митнически проверки на ГКПП Капитан Андреево**

	2002	2003
Извършени щателни митнически проверки	1907 (приблизително 5 на денонощие)	4593 (приблизително 12 на денонощие)
Съставени актове	288	507

Източник: Регионална митническа дирекция – Пловдив

Щателни проверки се извършват:

- а. Ако камионът е собственост на рискова компания.
- б. Има сигнал от Гранична полиция (устен или писмен). За целта тя попълва писмено искане за щателна проверка.
- в. Периодично от страна на НСБОП и Гранична полиция, което се забелязва в последно време.
- г. На камионите с ТИР-карнети, но по-рядко.

Има списък с одобрени изпращачи, които се проверяват изключително рядко. Звената за анализ на риска в Главно управление „Митници“ изпращат до ГКПП информация за рискови търговци, като например „карго търговци“, за да се подлагат на щателни проверки.

Трафикът на ГКПП е неравномерно разпределен. Повечето камиони преминават в петък и събота, а има и значителни сезонни вариации (около Коледа движението е значително по-активно). Тъй като амбицията на Агенция „Митници“ е да се извършва проверка на 2–3 % от влизачите камиони, могат да се направят следните две спекулативни заключения. Ако допуснем, че щателни митнически проверки се правят с пропорционална интензивност през дните и периодите с увеличен трафик, това означава, че те са за час или по-малко, което поставя въпроси за ефективността им. Ако допуснем, че се правят с една и съща интензивност (средно 12 на денонощие), тогава рискът от

контрабанда през натоварените дни и сезони се увеличава значително. И при двата варианта, с наличните персонал и инфраструктурни възможности, рискът от контрабанда остава значителен.

Митничари, които вече не работят на Капитан Андреево или са поставени в изолация от сегашните ръководства на пункта, обясниха, че обикновено се „тормозят малки фирми, а се пропускат големите играчи“. Доколко това е така, екипът нямаше възможност да прецени, но не ни бяха предоставени факти, които да подкрепят твърденията им.

#### Мобилни групи на „Краун Ейджънтс“

Според работещите на пункта тези групи действат във вътрешността на страната и тяхната ефективност трудно може да се определи. Беше заявено, че нямат обратна връзка за работата на мобилните групи. Виждат ги периодично, но от дейността им не е имало положителни или отрицателни последици. Не им е известно да са разкрити техни пропуски.

Всичко това поставя въпроса за обратната връзка – наблюденията и критиките на мобилните екипи да бъдат използвани за подобряване работата на местно равнище.

#### Митнически нарушения и контрабанда

- Интервюираните изказаха мнението, че след 1998 г. намалява практиката на изключително силен натиск за пропускане на товари както от търговци, продаващи на българския пазар, така и от представители на ръководството на митницата и различни служби на Министерството на вътрешните работи.
- Въпреки спадналия брой на груби нарушения (контрабанда) след 1998 г. се запазва практиката за пропускане на стоки (предимно чрез „по-меки“ нарушения). Цитирани бяха случаи през периода 1998–2002 г., при които осъществяваният натиск е бил непряк:
  - а. Чрез неофициални разпореждания на равнище заместник-директор на Агенция „Митници“ камионите на конкретна фирма да не бъдат проверявани. Съществували са различни случаи, при които представители на високопоставени държавни служители са идвали на място, за да се осигури „специално отношение“ към дадени търговци. В други ситуации такова отношение се гарантирало с телефонно обаждане.
  - б. Камиони на определени фирми да се проверяват най-редовно щателно. По този начин те са принудени да приемат доброволно протекцията на известни фигури от сивия бизнес, които се ползват с държавна закрила. При пряк въпрос за покойния Константин Димитров, известен като Косьо Самоковец, бяха припомнени случаи отпреди 2002 г., когато служители на НСБОП пристигат от София и посочват камиони на конкурентите му, които се проверяват щателно. По-късно се оказва, че тези търговци престават да се проверяват, защото започват да си плащат протекцията („влизат в кошарата на Косьо Самоковец“).
  - в. Комбинация от митническа и НСБОП протекция – когато „каналът е много голям“ или когато има пробив в канала и собственикът трябва да спасява стоката си.
- **Наркотрафик.** Всички анализи до този момент както от страна на Агенция „Митници“, така и от специализираните служби на Министерството на вътрешните работи за борба с наркотрафика показват, че няма данни за съучастие от страна на митнически служители. Интервюираните категорично отхвърляха възможността техни колеги да са имали или да имат каквато и да е роля в наркоканалите. Основният аргумент, който се изтъкваше, беше морален: „Във всякакви други далавери може да се е забъркал човекът през тези 14 години, но наркотици не е пропуснал“. Рационалният аргумент беше, че участието в наркоканал е много рисково. За разлика от стоквата контрабанда, където присъдите са рядкост, при наркоделата те са почти сигурни и много тежки (10–15 години). Същевременно интервюираните се съгласиха, че организаторите на наркоканалите очевидно добре познават работата на Капитан Андреево. Пример в това отношение е тогава последното залавяне на хероин (14 декември). Опитът за пренасяне на 30 килограма наркотик от микробус е направен в периода на предаване на митническата смяна. Друг аргумент за сериозния риск в тази посока е, че известни фигури от криминалния контингент, занимаващ се с наркотици, като Косьо Самоковец, са имали канали за стоки през Капитан Андреево. Няма обаче отговор на въпроса защо същите митнически служители да не бъдат използвани при организиране на наркопренос.

- **„Карго фирмите“**, както ги наричат и митничари и търговци, са тези, които обикновено събират от 4–5 до 20–30 търговци и внасят турски и азиатски стоки. Предимството при този подход е камион със стоки за 10 000–15 000 да се обмיתява на 2000–3000 лв. Според интервюираните това е най-често използваната схема. Тя е много трудна за предотвратяване поради невъзможността за доказване занижената цена на стоките. Турската страна, както отбелязахме, няма интерес да сътрудничи.
- **Куфарни търговци.** Въпреки че потокът на куфарните търговци е намалял многократно в сравнение със златния период от 1990–1999 г., според интервюираните все още продължава нелегалният внос на дребно на различни стоки. Беше демонстрирано как автомобили с уголемени резервоари купуват бензин от безмитни бензиностанции на ГКПП и го продават в Турция. Същевременно съществуват различни други групи от стоки и форми на пренасяне през границата. Според някои от интервюираните рискът не е в оцелелите „куфарни търговци“, които живеят край граничната зона и практикуват единствено, за да изкарат прехраната си, а в едрите играчи, организиращи различни схеми, при които събират стоката и я разпределят към големите пазари на страната. Типичен пример в това отношение са акцизните стоки (алкохол, цигари и горива) и селскостопанската продукция (плодове и зеленчуци).
- **Контрабанда.** Всички интервюирани – лоялни и критици – бяха единодушни, че вече не се наблюдава **контрабанда тип „вдигната бариера“**. Стоката рядко не се декларира (при различните видове „тапи“ се декларират по-малки количества) и нарушенията са в „по-мека форма“. Според някои от местните търговци проблемът е, че постепенното вдигане на цените при турските и азиатските стоки прави приемлив риска да се използват „грубите стари методи“, при които и драстично се нарушава законът.

#### Обща оценка

Общото впечатление за Капитан Андреево е, че самият ГКПП и зоната около него имат силно амортизиран и нехигиеничен вид. Видимо инфраструктурата е създавана за друго време и се нуждае от сериозно модернизиране. Работещите на пункта се отнасят скептично към възможността очакваната модернизация да промени моментното състояние. Същевременно при всички разговори се създава усещането, че неизбежните промени се възприемат по-скоро като заплахата.

В контраст с тази атмосфера, в Свиленград – най-близкия град, откъдето са по-голяма част от работещите на Капитан Андреево, привличат внимание многобройните луксозни автомобили от София и Пловдив. Номерата с четири еднакви цифри ни ориентират кои от известните фигури в сивия бизнес присъстват в града. Оказа се, че конкретната причина е сватбено тържество. Подобна концентрация на автомобили с цена над 100 000 евро през почивните дни в един малък отдалечен град е добра илюстрация за интересите, които „границата“ продължава да привлича. За инфраструктурата на сивия бизнес обаче може да се съди единствено по местата, които заемат в ресторанта хора от луксозните и по-малко луксозните автомобили.

Като интересен проблем се очерта твърдението на жители на Свиленград, които никога не са работили на границата, че в града има няколко известни рода с достъп до „обетованото“ място Капитан Андреево. Смята се, че са „херметични“, всичко се урежда вътрешно и не се допускат външни хора на тяхна територия. Разпространено се оказва мнението, че едната група семейства държи митниците, а другата – Гранична полиция. В другите служби членове на родовете също получават работа, но не се нарушава статуквото между двете основни служби – Гранична полиция и митница. Доколко тези твърдения са верни, трудно може да се определи. Интервюираните на Капитан Андреево по-скоро потвърдиха „херметичността“, като избягваха отговорите по същество.

При описанието на проблема за рисковете на Капитан Андреево трябва да се отбележи, че ГКПП е обрасъл с търговска инфраструктура, която според интервюираните има сенчест характер. Като примери в това отношение бяха посочени безмитна зона Свиленград, безмитните магазини и особено трите безмитни бензиностанции (на турския гражданин Фуат Гювен). При този тип бизнес участието отново е кланово и чужди хора не се допускат.

Необходимо е да се отбележи, че случаите, споделени от служители на Капитан Андреево, засягаха само минали периоди. Разказите не преминаваха времевата граница на подаването на оставка от предпоследния началник на Агенция „Митници“ – Емил Димитров.

От интервюта на хора, които или вече не работят на Капитан Андреево, или са в „изолация“, стана ясно, че основният риск е в добрата ориентация на митническите (и граничните) служители. Те знаят кой и какво може да провери от тяхната дейност, какво може да се повдигне като обвинение за пропуск и как се доказва.

Според критично настроените съществуват различни форми на получаване на доходи на самия митнически пункт. Размерът на дохода се определя от два фактора: позицията, която даденият митничар има на пункта, и риска, който е склонен да поеме. Може да е най-ниското равнище и да получава по 5–10 евро за по-бързо обслужване на камион. Може да съветва „своята фирма“ какво е подходящо за момента да се декларира, но целият риск да е за фирмата, като съответно и доходът ще е скромнен. Може да пропуска по един камион на два месеца и рискът да се плаща от вносителя или организатора. В този контекст доброто познаване на системата прави сравнително с нисък риск пропускането на стоки, които са оформени добре. Според интервютата обикновено хващат „тъпаците и грубите играчи“, и то при лош късмет. По-сложна и неясна е заплахата от ръководството на митницата. Тук може да „загубиш доверието, без да си направил грешка, например с помощта на конкуренцията, която те е натопила“. Най-високият доход е при грубите нарушения с много висок риск, но през последните години такива почти не се наблюдават.

## 2. ПРИСТАНИЩЕ ВАРНА

### Общ профил

Комплексът на пристанище Варна включва три съставни пристанища: Варна Изток, Варна Запад и отдалеченото Балчик, което няма да фигурира в този доклад (графика 14). Настоящото проучване предлага рисков профил на пристанище Варна, тъй като то е един от най-големите, най-сложни и трудно охранявани гранични търговски възли в страната, с непрекъснато нарастващ товаропоток. Поради тези му характеристики пристанището е било и продължава да бъде една от основните точки, където се правят опити или осъществяват много митнически нарушения, контрабанда на стоки и наркотици. В профила са засегнати и въпроси, свързани с пристанищата на ТЕЦ Варна, „Нафтекс“, както и се прави по-общ анализ на сигурността в северната част на черноморската граница на България.



Редица фактори през последните години превръщат Варна във водещото пристанище по Българското черноморие. Добрата инфраструктура и обслужване, както и конкурентните цени привличат допълнително клиенти, включително и от пристанище Бургас. Икономическият подем в Северна България увеличи товаропотока. Краят на ембаргото на Гърция спрямо Македония връща търговския поток към Солун, минавал в годините на ембаргото през Бургас, а така Варна отново става първо по тонаж пристанище<sup>117</sup>. През 2003 г. то обработва 1437 кораба. Разполага с терминали за течни химически товари, клинкер и цимент, както и инсталации и съоръжения за дихлоретан и течен тор, сярна киселина, сода, карбамид и др. Броят на обработените контейнери нараства, като спрямо 1998 през 2003 г. те са с 45 % повече, достигайки 65 063.

<sup>117</sup> Бургас запази първото си място по отношение на стойност на преминалите товари.

Таблица 12. Корабен трафик (1998–2003 г.)

Година	Тонаж	Брой
1998	6 426 312*	1312*
1999	6 188 953	1130
2000	6 263 160	1219
2001	6 773 750	1179
2002	7 503 514	1311
2003	8 056 957	1437

\* Данните за 1998 г. включват и корабния трафик от пристанището на ТЕЦ Варна.

От 1999 г. то е извадено от структурата на „Пристанище Варна“ ЕАД

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Таблица 13. Обработени контейнери (1998–2002 г.)

Година	Контейнери
1998	44 900
1999	43 022
2000	37 255
2001	45 489
2002	59 061
2003	65 063

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Търговията и пристанищните дейности са експортно ориентирани предимно към страните от ОНД (Варна–Иличовск и Варна–Поти), Средния изток и Южна Африка. Пристанището обслужва транзитни товаропотоци към Сърбия и Македония. Големите предприятия от региона на Девня – „Солвей Соди“, „Девня цимент“ и „Агрополихим“, както и предприятията на „Юнион Миниер“ и „Химко“ Враца формират над 60 % от товарооборота на пристанището. По голяма част от пристигналите контейнерни товари **не се обмитяват на митница Варна, а преминават транзитно към вътрешномитнически учреждения.**

Пристанището търси начини да се справи с нарастващия брой контейнери и е първото в страната, работещо над пилотен проект за транзитиране на контейнери, при който отпадат редица бюрократични процедури. По този проект, осъществяван с помощта на Световната банка (Trade and Transport Facilitation in Southeast Europe Program), няколко компании са получили преференциален статус за експедитивна обработка. Двадесет и четири часа преди пристигането на кораба на пристанището варненската митница получава предварителния корабен манифест на товара. Въпреки въвеждането на тази процедура митницата прави щателни проверки на товарите и на тези компании, за да не се създаде впечатлението, че бързата процедура означава липса на контрол. Тези улеснения не се отнасят и за акцизните стоки.

**Пристанище Варна Изток** е разположено на западния бряг на Варненския залив, в непосредствена близост до старата част на града, гарата и морската градина. То има обща дължина на кея 2,4 км. Обработка предимно генерални товари и контейнери, от насипните товари – зърнени храни, а епизодично и други товари. Пътническите кораби се обработват на пасажерския терминал и Морската гара, а на контейнерния терминал – контейнеровози и контейнери, включително и ускорено транзитно преминаващи контейнери със стоки. Пристанището има открити и закрити складови площи, както и складово стопанство за течни товари (вино). Разполага с железопътни подходи и коловози.

**Пристанище Варна Запад** е разположено в промишлената зона на гр. Девня, на 25 км западно от Варна, на Белославското езеро, което посредством канал се свързва с Черно море. Чрез гара Разделна се свързва с националната железопътна мрежа, а по изградените шосейни подходи – и с пътната мрежа на страната. Обработка генерални и насипни товари, контейнери, има инсталации за течни химически товари. На терминала за химически и опасни товари се обработват кораби с апатит, фосфорит, сярна киселина, дихлоретан и течни торове. На терминала за насипни товари се обработват корабите, превозващи енергоносители, клинкер, сода и карбамид. Обслужва се износът на калцинирана сода от „Солвей Соди“ – Девня и на карбамид от „Химко“ Враца. На пристанището се обслужва и износът на насипен и пакетирани цимент, инертни материали, кварцов пясък, каолин, сода каустик, торове и други товари. Има контейнерен терминал.

### Инфраструктурни рискове

За разлика от сухоземните граници специфичните условия, които предлага морската граница, предполагат по-широко виждане за сигурността. Контрабанда и митнически нарушения могат да се извършват не само в района на пристанищата, където са разположени ГКПП, но и в териториалното море, прилежащата ивица, вътрешните водни пътища (като Варненското и Белославското езеро), пристанищата без постоянни ГКПП (като ТЕЦ Варна и „Нафтекс“).

### Пристанищна сигурност

Сигурността на посетените пристанища Варна Изток и Варна Запад е на равнището на всички останали български пристанища. Основният проблем е, че след като по икономически причини са премахнати старите схеми за сигурност, не са въведени нови с евтини модерни технологични решения. Типичен пример е сигурността на кейовете, където акостират кораби. Ако преди една от задачите на Гранична полиция е била да осигурява пост при всеки кораб и да контролира слизането и качването на всеки член и посетител, сега се ограничава с входовете на пристанищата. На практика не съществуват никакви зони за сигурност и достъпът до кейовете, където са акостирали кораби, е напълно свободен.

Оградите на Варна Изток са дълги няколко километра и представляват не особено високи стени без уреди за електронно наблюдение. Има два входа към пристанището, като само един е за товарни автомобили. Централният вход е слабо охраняван. Няма видеокамери, не се записва информация за влизащите и излизащите от пристанището, нито се проверява техният ръчен багаж. Докато при влизане се изисква пропуск, контрол над излизащите няма. Въпреки че зоната на пристанището е ГКПП, реално няма ефективно охраняващи патрули на Гранична полиция. Единствените видеокамери в цялото пристанище са около складовете за акцизни стоки, където има и постоянна охрана.

Контролирането на човекопотока е трудно. Всекидневно в комплекса влизат хиляди, работещи в пристанището, в Национална компания „Пристанища“, в многото складове на фирми, докери и други. От една страна, е непрактично всички те да подлежат на паспортен и митнически контрол. От друга страна, очевидно няма пречки за нелегално пристигнали да напуснат кораба и да влязат в страната, както и да бъдат внасяни или изнасяни с кораби малки количества наркотици, оръжие и т.н. Излизането през входа за превозни средства е по-трудно, тъй като всеки ден в пристанището голяма част от обслужващия персонал влиза с автомобили.

Във Варна Запад проблемите са подобни. Площта му е още по-голяма, като общата дължина на кея е 3,2 км. В източната му част има мочурливи места, които са смятани за естествено заграждение. Пристанището е оградено от индустриални зони и производствени цехове на предприятия, най-вече „Солвей Соди“. Присъствието на Гранична полиция в него е още по-слабо забележимо. Ограждения съществуват, но те са лесно преодолими, особено през нощта, тъй като липсват електронни или видеосистеми за сигурност, а и нормално осветление. С изключение на заграждението за акцизни стоки, където има алармени сензори и постоянна охрана, на пристанището липсват охранителни камери. Влизането в комплекса става през един вход, но тук има помещение, откъдето може да се извършва паспортно-визов и митнически контрол. Поради големия брой работещи в пристанището също не е практично всички да подлежат на паспортен контрол.

При интервюта с митнически и гранични служители бе изразена увереността, че въпреки този изключително свободен режим, не е възможна стокова контрабанда на равнище камиони и контейнери. Според тях рискът е твърде голям и няма регистриран подобен случай. Въпреки това бяха посочени парадоксални случаи, при които са правени опити да се внасят контрабандно лични автомобили от български моряци.

Сигурността на другите две пристанища в района – ТЕЦ Варна и „Нафтекс“, е на още по-ниско равнище, тъй като там няма постоянни ГКПП. Освен че липсват ефективни заграждения и уреди за електронно наблюдение, акостираните кораби са под наблюдение на граничните и митническите власти само кратко време след пристигането им. В някои случаи властите идват часове след акостирането на кораба.

Сигурността на пристанища Варна Изток и Варна Запад (както и на пристанище Бургас) е поверена на „Дага-С“, една от най-големите и най-стари охранителни фирми в България, собственост на бивши офицери от Военното контраразузнаване. Интервюираните митничари изразиха удовлетвореност от сътрудничеството си с частната фирма, като се аргументираха, че тя върши значително по-добре работата си от охранителната полиция.

### Брегова сигурност

До 1998 г. бреговата охрана е била осъществявана от ВМС, след което НСПП поема тези функции. Затова съществуват две паралелни системи – на ВМС и на НСПП, за наблюдение на териториалното море (12 мили от брега), прилежащата зона (от 12 до 24 мили от брега). Те не са интегрирани и информация се обменя при поискване от другата страна. Когато се прецени за необходимо, тя се обменя и с Агенция „Митници“, Варненското и Бургаското пристанище.

В началото на 2004 г. НСПП в действителност разполага само с три кораба (два 40-тонни, предоставени по Програма ФАР, и един 220-тонен, купен на старо), защото другите девет са с изчерпан експлоатационен ресурс. Един от действащите катери е във военното пристанище във Варна и отговаря за охраната на северната черноморска граница на България. НСПП координира бреговата охрана от Районна гранична служба – Бургас, на чието подчинение са и катерите във Варна. Координация с НСПП на пристанище Варна се извършва само при необходимост.

Според експерти от ВМС с наличните корабни средства корабите на НСПП не могат да изпълняват поставените им задачи при вълни над четири бала. С трите си налични кораба (през 2004 г. се очаква купуването на още един 220-тонен кораб) НСПП не може нормално да контролира и пресича нарушения в цялото териториално море и прилежащата зона, а още по-малко – в изключителната икономическа зона, която се простира до 200 мили от брега. Въпреки че разполагат с близо 50 кораба и катера, ВМС нямат правомощия според съществуващата нормативна база да спират, проверяват и арестуват търговски кораби, които упражняват контрабандна дейност.

От 2000 г. ВМС се опитват да прокарат идеята за внедряване на *Национална интегрирана система за информация и контрол на морските пространства на Република България*, наречена още „Екран“. Аргументите в полза на тази програма са:

- Бреговите радари не позволяват пълен контрол над корабоплаването.
- Различните системи радари, използвани от ВМС, НСПП, и Национална компания „Пристанища“, възпрепятстват съвместимостта и дори оперативното взаимодействие помежду им.
- Ниското равнище на автоматизираност на обработването и обмяната на информация възпрепятства вземането на ефективни решения, особено в бързо променяща се обстановка<sup>118</sup>.

Система „Екран“ ще представлява информационно-координационен център, който ще събира, обработва, и разпространява информация от всички визуални, радиолокационни и други източници, намиращи се на разположение на различните държавни институции (НСПП, ВМС и т.н). ВМС поддържат тезата, че чрез въвеждането ѝ ще се улеснят търсенето, откриването, опознаването, и класификацията на кораби и лодки. Също така ще се въведе автоматично обработване на данните за обстановката и изобразяването и на електронна морска карта в единна, световно утвърдена координатна система. От гледна точка на рисковете от контрабанда важен компонент на такава система ще е засиленият контрол над корабоплаването в крайбрежните зони, теснини и канали. Данните от тази система ще захранват автоматизираните системи за наблюдение и управление както на ВМС, така и на НСПП, Изпълнителна агенция „Морска администрация“, митниците и

<sup>118</sup> Petrov, P. „Towards Creation of a Unified Information System of the Navies of the Black Sea Countries“, *Information & Security*, Volume 6, 2001, pp. 94–101.

пристанищата. Не на последно място, тя ще позволи пълно взаимодействие с подобни системи, вече развити в Турция и Румъния.

Въпреки че има създадена междуведомствена работна група<sup>119</sup>, която работи за създаването на интегрирана информационна система, като „Екран“, остават неразрешени междуинституционални проблеми. Най-остро стои този с контрола над системата. ВМС предлагат да бъде под техен контрол, като те да са единствените с постоянен достъп до цялостната информация. Представителите на Морска администрация, НСПП и митниците ще получават филтрирана информация за техните нужди и в специални случаи ще могат да имат и достъп до допълнителна информация. Тази позиция не се приема преди всичко от НСПП, която смята, че тъй като основната ѝ задача е охраната на морската ни граница, трябва да има постоянен и пълен контрол над информацията. Нещо повече, в неофициални разговори офицери от Гранична полиция заявиха, че от 2003 г. вече имат своя модерна система за радарно наблюдение и не се нуждаят от сътрудничество с военните. Те изказаха мнението, че някои армейски офицери се възползват от статута си и са се превърнали в едни от най-честите нарушители, пренасяйки нелегални потребителски стоки.

Контрабандата на стоки извън зоната на определените за международни кораби пристанища е сериозен проблем, с който периодично се сблъскват и НСПП, и митниците. Традициите в това отношение са много стари. Дори при тоталния контрол от страна на държавата преди 1990 г. схемата с хвърлени стоки близо до брега от идващ от чужбина кораб, прибирани от съдружници с малки лодки – т.нар. „марфа“, е нещо обичайно.

Друга класическа схема на контрабанда в открито море е приближаването на една или повече рибарски лодки до кораб и прехвърлянето в движение на контрабандна стока. Подобно нещо може да бъде засечено само визуално. Радарното наблюдение не може да прецени дали два плавателни съда се движат в близост, дали се разминават или обменят стоки. Често такъв тип контрабандни действия се извършват в близост до морската гранична линия с Румъния, за да могат в случай на реакция от страна на граничните власти, корабите и лодките да се оттеглят в румънски води. Разтоварването на такива лодки става в малки пристанища, където няма постоянен митническо-граничен контрол.

Контрабандни действия се извършват от плоскодънни гемии и малотонажни кораби, които могат да навлязат в малки заливи и пристанища.

Ситуацията се усложнява още повече през последните години, когато търговията между турски и български рибарски корабчета и лодки става нормално явление. При нея в открито море българските рибари продават/обменят риба или рапани с турските си колеги, което предизвиква естествени опасения за възможен внос на рискови стоки. През последните няколко години има сигнали за внос на героин, но проверките не ги потвърждават. Въпреки това продължава да се смята, че част от малките кораби (до 200 тона), плаващи включително под чужд флаг (украински, грузински и др.), са пренасяли малки количества героин до българския бряг.

По отношение на същите тези малки плавателни съдове съществуват и подозрения, че се занимават с контрабанда с вносни цигари. Смята се, че участват в претоварвания извън 12-милната зона или в зоните на радарна сянка. Една от версиите при инцидента с кораба „Елена“ са, че два от контейнерите с цигари, които се оказаха празни, са разтоварени с помощта именно на такива малки плавателни съдове.

Освен описаните разтоварвания в открито море се използват и няколко зони на радиосянка. Такъв е районът край нос Калиакра, но се смята, че почти цялото Варненско езеро също е в радиосянка. В това отношение нарицателно за варненската контрабанда е 9-ти буй, най-широкото място на езерото. Има снимки, на които се вижда как на това място корабите „обрастват“ с лодки. Служители от Агенция „Митници“ обясниха, че има много случаи, когато от минаващи кораби се разтоварват както стоки, така и гориво, които се прехвърлят в леки коли и микробуси в близост до пътя. Често такива разтоварвания се извършват по южното крайбрежие на езерото, където поради отдалечеността на пристанище Варна бавно се реагира на сигнали за такива действия. Югоизточната част на канала също се намира в радарна „дупка“, която се използва от контрабандисти за разтоварване на стоки.

<sup>119</sup> Решение № 64 от 27 януари 2003 г. на Министерския съвет за допълнение на Решение № 204 от 12 април 2002 г. на Министерския съвет на Република България за изграждане на Национална система за радиолокационно опознаване „свой–чужд“.

### Организация на работата

Организацията на работата също създава някои рискове. Докато Агенция „Митници“ има отделни звена за Варна–изток и Варна–запад, НСПП има само едно централизирано звено във Варна–изток. Поради факта, че офицери с по-ниски чинове често не предприемат действия без намесата на началника на смяната, се забавят процедурите, тъй като началникът от Варна–изток не е запознат винаги със специфичните проблеми, възникнали във Варна–запад.

Проверките на пристигащи кораби се извършват съвместно от НСПП, Агенция „Митници“, Морската администрация, фитосанитарния, ветеринарния и санитарния контрол. Този екип присъства независимо от типа товар. По този начин служители на фитосанитарния, ветеринарния и санитарния контрол често са абсолютно ненужни.

Въпреки нормативно регламентирани задачи за паспортен контрол и контрол за наркотици и общоопасни средства НСПП от известно време следи и трафика на стоки. Служителите ѝ са инструктирани да обръщат специално внимание на товари – например с месо. Такъв контрол обаче не е особено ефективен, тъй като служителите на НСПП не преминават през допълнителна професионална подготовка, за да достигнат някакво равнище по митнически познания и да могат ефективно да изпълняват задълженията си. За външния наблюдател изглеждаше комично как група от десетина души ходят от контейнер на контейнер и имитират проверка – отварят, поглеждат и затварят с единствената цел да отчетат изпълнението на „заповедта отгоре“. На въпроса как ще различат „проблемното месо“ от „нормалното месо“, единствено митническият служител имаше отговор, че „това, което му изглежда различно, може да го прати за експертиза в софийската лаборатория“.

### Институционално взаимодействие

На пристанище Варна Национална служба „Гранична полиция“ и Агенция „Митници“ остават разделени институции, където взаимодействието се регулира от усложнени административни процедури. Взаимната подозрителност е очевидна при разговори и с двете страни. Обмен на оперативна разузнавателна информация се прави само ако едната страна изиска такава информация от другата. Контактите между двете институции стават при нужда само на високо равнище или на неофициално равнище между служителите.

Служителите на НСПП не са запознати с работата на митниците извън всекидневния допир. Дори и на средно равнище те не познават система БИМИС на митниците.

В екипите на Гранична полиция, които извършват проверки на заподозрени в нарушение кораби, няма представители на Агенция „Митници“. Това намалява ефективността, тъй като представителите на НСПП не са запознати със спецификата на възможни митнически нарушения, особено във връзка с контрабанда на наркотици.

Разделение съществува и в самата НСПП, където разузнавателно-оперативната информация се обработва от НСБОП и НСС, на които служителите на НСПП подават информация, но без да имат обратна връзка.

### Митнически нарушения и контрабанда

Общата констатация е, че през последните две години се наблюдава тенденция към увеличаване на опитите за митнически измами за сметка на контрабанден внос. Нарастването на товаропотока с 44 % между 1998 и 2002 г. води до увеличаване на риска от контрабанда и на опитите да се извършват митнически нарушения. Това е особено валидно за контейнерния поток през пристанище Варна.

Увеличаването на товаропотока обаче не е съпътствано с нарастване на техническите възможности или персонала на митницата. Затова броят на щателните проверки изостава от европейския стандарт за проверяване на 4 % от трафика (таблица 16).

Прави впечатление, че докато на другите митнически пунктове е налице рязко нарастване на извършените щателни проверки, във Варна, въпреки продължаващия ръст на товарооборота, не се наблюдава промяна в броя на проверките и регистрираните нарушения. Критиците на варненската митница (най-силно представени в Бургас) се аргументират, че „Варна е въвела най-либералния

Таблица 14. Товаропоток на пристанище Варна (1998–2003 г.)

Година	Тонове
1998	4 508 000
1999	4 652 000
2000	5 560 000
2001	5 820 000
2002	6 509 000
2003	6 576 000

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Таблица 15. Товаропоток на пристанище Варна (1998–2002 г.)

Вид на товара	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Течни товари	278 612	197 446	341817	813 728	765 862	620 287	424 916
Суров нефт	–	–	0	403 371	–	12 473	–
Нефтопродукти	112 612	52 259	191 726	102 357	214 668	138 206	64 424
Други течни товари	166 000	145 187	150091	308 000	551 194	469 608	360 492
Корабни товари	4 536 070	4 863 425	4 510 120	4 193 594	4 812 627	5 664 754	6 589 284
Руда	4000	10 000	72 000	111 000	394 000	40 122	251 267
Каменни въглища	1 293 458	1 194 744	1 644 805	1 035 479	1 363 833	1 978 203	1 201 894
Селскостопански продукти	89 902	236 552	772 013	969 648	655 723	546 966	209 615
Кокс	111 000	123 000	116 000	219 000	228 000	309 069	–
Насипни товари	553 000	839 000	544 000	347 000	72 000	19 379	–
Други	2 484 710	2 460 129	1 361 302	1 511 467	2 099 071	2 771 015	4,926 508
Контейнери	302 000	372 000	416 000	395 000	415 000	533 037	674 394
Ро-ро	760 846	468 662	295 338	253 787	235 729	418 900	356 757
Генерални товари	934 531	846 834	697 315	432 601	623 630	633 625	447 924
Дървен материал	38 889	35 544	12 867	1761	11 764	38 269	–
Метали	70 000	80 922	51 803	31 728	67 975	34 713	–
Други генерални товари	825 642	730 368	632 645	399 112	543 891	560 643	447 924
Общо	6 812 059	6 748 367	6 260 590	6 088 710	6 852 848	7 870 603	8 493 275

Източник: „Пристанище Варна“ ЕАД

Таблица 16. Щателни проверки за 2002–2003 г.

	2002	2003
Общ брой щателни проверки	1782	1648
Установени нарушения	153	160

Източник: Агенция „Митници“

режим на внос в страната”. Този модел включва частни митнически и спедиторски фирми, в които има бивши митнически служители, използващи контактите си със сега работещите, за да осигурят „бързо преминаване”. Аргументът, който изтъква ръководството на варненската митница, е, че предпочитанията към Варна са заради по-компетентните и квалифицирани служители, с които тя разполага. Екипът, посетил различните пунктове, не може да не се съгласи, че този аргумент е

напълно верен. Проблемът е, че в настоящия момент няма ефективни критерии (включително количествени), чрез които да се осигури възможност за обективна оценка за отчитане на различните типове проверки и тяхната ефективност по пунктовете и бюрата.

Ефективността на контрола се усложнява допълнително и от спецификата на морските митници – например смята се, че средно един кораб има 12 000–14 000 естествени тайника, чиято проверка не е възможна. Според някои интервюирани гранични и митнически служители реално щателно претърсване на големи кораби не е правено от десетилетие – дори когато е имало сигнали за наличие на наркотици и оръжие.

Другият сериозен проблем е липсата на мотивация за щателни проверки на контейнери – например с китайски стоки, особено когато те са съвсем дребни. Имало е случаи, при които екип от шест-седем митничари са отделяли до три дена за пълно проверяване.

Един от аргументите срещу щателните проверки, който бе изтъкнат, е, че те могат да доведат до разваляне търговския вид на стоката, а това да изправи митниците пред съдебни искове. Като пример се посочват засечените опити за контрабанда на цигари, скрити между опакован дървен материал. Разопаковането му за претърсване създава проблем – митниците не разполагат с нужните технически и финансови средства да го опаковат отново.

Понастоящем, „щателните“ проверки на такива продукти се ограничават до правенето на „шахти“, т.е. взема се проба от няколко свободно избрани места в контейнера.

Според критично настроени служители на митниците контрабандата с цигари е добре развита схема за Варна. Контрабандно вкараните цигари в страната се изнасят предимно за Западна Европа с използването на трудно проверяеми товари. Ръководството на митницата се съгласи, че нарушителите много добре знаят за трудностите с проверката – например при износа на дървен материал. В този план като сериозен риск бе определена липсата на рентген на митницата.

Друг проблем и за Варна Запад, и за Варна Изток е липсата на закрити халета за проверки, а и на хладилни помещения, в които да се инспектират месни продукти, обект на чести митнически нарушения.

Контрабандата във Варна е силно обсъждана тема, особено от средата до края на 90-те години – каналите за крадени автомобили, алкохол, цигари, битова електроника и някои групи стоки за строителство и домашно обзавеждане. Според МВР през 1996–1998 г. във Варненското пристанище е функциониал канал за износ на крадени от европейски страни автомобили в посока Азия (Русия и кавказките страни, държавите от Близкия изток) и Африка. През периода 1998–2001 г. официалните вносители на световноизвестни марки алкохол периодично обвиняват, че Варна и Кулата са „входни точки“ за незаконен внос на техни продукти. В периода 2000–2001 г. митническите нарушения с нефтопродукти стават една от най-изгодните схеми за сивия бизнес, като доставките на пропан-бутан с влакови композиции чрез ферибота Варна–Илиховск носят печалби до 200 %. Като номер едно по стойност обаче безспорно се очертава контрабандата на цигари предимно за износ. Използват се различни схеми, като се претоварват контейнери от кораби на тирове и се използва пътят през Македония, Косово и Черна гора за Италия – особено след края на войната в Югославия през 1999 г. Според коментарите на митниците в този случай документите, с които се реализира цигарената контрабанда, са напълно редовни. Другото по-голямо като стойност направление е Англия, като тук вече се използват различни чисто контрабандни схеми, в които законно или контрабандно внесени цигари се изнасят – чрез тирове с „тапи“ или по-друг начин маскирани цигари.

Според служители от МВР закриването на популярните контрабандни канали, като тези за крадени автомобили и пропан-бутан, не може да доведе до отказ на сиво-черния бизнес от добрия доход, който е имал през 90-те години. Те твърдят, че съществуващата криминална инфраструктура е запазена и че тя е по-добре развита във Варна, отколкото в София. Единственото проверимо доказателство, което обаче е непряко, е, че известни български криминални фигури продължават да живеят във Варна, а към тях трябва да се прибавят пребиваващите постоянно руси, украинци, чеченци, грузинци, арменци и други от бившия Съветски съюз, обвиняеми за криминални деяния в своите страни.

С това, че през периода 2001–2003 г. има промяна, са съгласни както критиците, така и защитаващите работата на митницата – според тях се забелязва преминаване към митнически измами за сметка на контрабандата.

### Цигари и алкохол

Съществуват **две основни схеми за контрабанда и митнически измами при цигарите**. Първата е трайно оформила се още в средата на 90-те години тенденция през пристанището да се внасят контрабандно фалшиви цигари от най-известните световни марки. През 2001 г. например има регистриран незаконен внос на „Марлборо“, пристигащ с кораби от Малта през Пирея, Гърция до Варна. През март 2003 г. след сигнал, изпратен от „Филип Морис Интернешънъл“, митнически служители от пункта Варна Запад, съвместно със служители от НСБОП, извършват проверка и вземат мостри от цигари „Марлборо“ от три контейнера, пристигнали на пристанището. След анализ в Швейцария е установено, че те са фалшиви, т.е. производството е с неизвестен произход.

Има контрабанден внос на цигари, облепени със сръбски акцизни бандероли и укрити в контейнери, внасяни през контейнерния терминал. Те пристигат от пристанища в Азия и са предназначени за Сърбия.

През последните години основните схеми за митнически нарушения с цигари се променят. Типични стават случаите на *транзитен пренос*, при който след много претоварвания от пристанище Варна на други пристанища, най-вече в черноморския район, се цели да се скрие истинската стока. С два примера може да се илюстрира тази схема. Първият е свързан със самолет, натоварил цигари, пристигнали с кораб, които след преминаване през летище София са обявени, че се изнасят за Гърция. След това самолетът се връща на летище Пловдив, където е заявено, че е празен, цигарите се изнасят от летището, като по план се товарят на камион за Западна Европа. Участието на самолети в схемата е значително по-рядко в сравнение с претоварванията, които се правят извън териториалното море. Вторият модел е свързан с използване на „куфарни търговци“. Това са туристи предимно от Англия, които правят по няколко десетки курса с личен багаж, пълен с цигари. Тази схема се използва предимно през лятото, когато чартърните полети с туристи се осъществяват до по-малки летища в Англия и достигат огромни обеми.

Митническите служители коментират, че докато при фалшифицираните цигари има изключителен интерес от страна на мултинационалните компании, при откриване на контрабанда на оригинални цигари сътрудничеството е много сложно. Според някои от интервюираните „цигарените производители дори логистично подпомагат контрабандата“.

Варненската митница е обвинявана многократно пред периода 1999–2002 г. за допускане на „паралелен внос“. Нейни представители твърдят, че това е правен спор, отнасящ се до проблеми на търговската марка, и трябва да бъде решен от съда. Представителите на известните марки обвиняват митническата служба, че вносът е единствено през Варна, защото там се интерпретира „по-широко законът поради влиянието на „сивите вносители“. Същите вносители цитират в допълнение случаи на незаконен внос на напитки от Великобритания и Германия чрез представяне на фактури със занижени стойности и подменяне на действителните тарифни номера с цел избягване заплащането на дължимите мита и други държавни вземания. През 2003 г. според тях нещата са се подобрили рязко и основните сиви играчи вече са излезли от пазара. По-малките нарушители също са в трудна ситуация през 2003 г. – за **контрабанда** са съставени един акт за високоалкохолни напитки: 9937 бутилки (от Гърция за България), и пет акта за **митническа измама** за високоалкохолни напитки (на стойност 596 000 лв.).

### Наркотици

През април 2003 г. на пристанището митнически служители откриват суровина за производство на синтетични наркотици – 5 тона (200 торби по 25 кг) антранилова киселина, използвана като прекурсор. Стоката влиза с контейнер през пристанище Варна Изток и е обявена като химикали. Тя е поставена на временно складиране и е претоварена в нов контейнер, който е деклариран като реекспорт.

През есента на 2003 г. са открити 103 кг хашиш. Случаят е интерпретиран от митниците и службите за борба с наркотици като тест дали може да се развие канал. Интервютата, които проведехме, показаха, че това е резултат по-скоро на случайност. Според участници в разкриването, след като хладилен контейнер с ябълки от Ливан е предизвикал вниманието им поради странния си маршрут и след като фирмата получател е засилила подозренията с необичайното си поведение, служителите от митническия пункт са решили да направят проверка. Тя не би се осъществила, ако не е случайността служители от отдел „Наркотици“ в София да минат същия ден и да помогнат на колегата си да отвори трудно достъпно пространство в хладилния контейнер. В този план не може да не се зададе спекулативният въпрос: „Колко контейнери с дълбоко замразено месо са проверени

през последните години?”. Трябва да се каже, че годишно влизат стотици контейнери от рискови латиноамерикански страни. Поради липса на рентген и хладилни халета те са практически недосегаеми. Това е широко известно на всички – от директора на Агенция „Митници“, през английските консултанти от „Краун Ейджънтс“ до докерите на пристанищата. Във връзка с това си заслужава да се спомене малко известен факт за широката публика. През 1996 г., когато са заловени 600 кг наркотици, отново се намесва случайността. Група работници на пристанището разбиват контейнер, на който пише „Дънки“, и осигуряват националния рекорд.

### Контрабанда на нефтопродукти

Пристанище „Петрол“ АД – Варна е петролният терминал във Варна, стопанисван от „Нафтекс“. Това пристанище се ползва при внос на петрол и петролни продукти, но няма постоянно действащи ГКПП и митническо бюро. При внос митниците и Гранична полиция биват уведомявани и пристигат да контролират вноса. Това обаче се оказва трудно по редица причини. При проверка на Агенция „Митници“ се установява, че има допълнително построени тръбопроводи, чрез които се разтоварват пристигащите петролни танкери, но тези тръби не съществуват в представения пристанищен план. Това затруднява работата на митниците при установяване в кои цистерни попада разтовареното гориво. Обмитените и необмитените продукти отиват в едни и същи цистерни. Когато горивото е прехвърлено на камиони цистерни, е трудно да се разбере дали то е от обмитеното или необмитеното. Липсата на постоянно ГКПП прави невъзможен контрола над извозваните от пристанището продукти.

Трудно е и да се следи за наличното гориво в цистерните на пристанището, тъй като те не са калибрирани, което означава, че и малък наклон дава отклонение в измерваното количество. Охраната не води и точна статистика с пълната информация за влизането и излизането на камиони. Огражденията на пристанището са с пробиви и не позволяват ефективен контрол над движението на хора. Липсва и всякаква охранителна техника като камери или алармени инсталации. Неуточненият статут на пристанището, чиято собственост от години е въпрос на спор<sup>120</sup>, не позволява на Агенция „Митници“ да предяви иск, за да се решат споменатите проблеми.

Митническите нарушения с петролни продукти са най-често два вида:

- В първия случай вносителят се опитва да измами митническите служители за точното количество на внесените продукти. Тъй като митничарите не могат визуално да го установят, трябва да се прибегне до струващия между 500 и 1500 евро специален метод за измерване на количеството превозвано гориво – улидж сървей – извършван от независим експерт. Процедурата отнема около 2–3 часа. Въпреки че във Варна има много такива експерти, трудно се установява дали те действително са независими, или са подкупени от вносителя. Разходите по този улидж сървей се поемат от митниците, като през 2003 г. са направени само три такива процедури.
- Вторият тип измама е обявяването на петролен продукт, чиято митническа ставка е по-ниска от тази на реално внасяния продукт. В този случай визуалната експертиза също е трудна. Единственият начин е чрез лабораторна проба. Лабораторията на Агенция „Митници“ няма лиценз за анализ на петролни продукти и през последните години са загубени две съдебни дела, с които е оспорена компетентността на лабораторията. Други лаборатории, където може да се правят такива анализи, са в София и на „Приста Ойл“. Най-близка е лабораторията на „Лукойл“ в Бургас, но има съмнения в нейната независимост и обективност.

Като един от най-сериозните проблеми се сочи този с **бункеровчиците** –15–20 фирми във Варна, които зареждат кораби с гориво. Някои от тях го правят, докато те са на док, а 3–4 фирми разполагат и със собствени кораби, с които могат да зареждат кораби, които са на рейд. Ето и типичен случай на контрабанда. Капитан на кораб заявява, че има нужда да зареди 60 тона гориво. Това не е така, но никой не го знае и не проверява количеството на горивото на кораба. Цистерната или корабът с гориво пристига до нуждаещия се кораб, извършва се мнимото зареждане, след което тя напуска пристанището отново пълна. Бункеровчикът подава заявление, с което се изисква връщане на платени акцизи и ДДС, а горивото се препродава.

<sup>120</sup> Спорът е между частната фирма „Петрол“ АД и „Пристанище Варна“ ЕАД, което е под контрола на Национална компания „Пристанища“ на Министерството на транспорта и съобщенията.

Проблемът с предотвратяването на този вид контрабанда е, че, от една страна, трудно може да се установи физически контрол над процеса. Няма нормативна уредба, с която бункеровчиците да бъдат задължени да уведомяват Агенция „Митници“ за точния час и място на зареждането (ако не става на дока). Освен това присъствието на митничар не гарантира достатъчен контрол, тъй като само визуално може да се определи количеството прехвърлено гориво.

В допълнение капитани често декларират по-малко количество гориво, разтоварват и продават на бункеровчици или на контрабандисти. Има случаи, в които от по-малки кораби набързо се разтоварват 1–2 тона гориво и се изнасят от пригодени леки коли и минибуси.

### **Пропан-бутан**

Пропан-бутанът се пренася основно с влакови композиции, пристигащи по фериботната линия Варна–Иличовск (Украйна). Допреди няколко години тя е редовна, но днес функционира само когато има достатъчно товари, като често фериботите са наполовина празни. Констатирането на реалното количество внесен пропан-бутан е трудно, тъй като пристанището няма кантари за вагони. Единственият начин да се провери точното тегло, а така и достоверността на декларираното количество внесен газ, е влаковата композиция да бъде откарана на 6 км от пристанището, където БДЖ може да измери вагоните. Сложната процедура се посочва от митничарите като основна пречка, за да не се извършват редовно такива измервания. Въпреки че проблемът с ефективните мерки срещу митнически нарушения, свързани с пропан-бутана, не е решен, намаленият внос през пристанище Варна в последните години сочи, че той е по-малък. Днес вносите на пропан-бутан е предимно за регионалния пазар.

### **Китайски стоки**

Проблемите с контрабандния внос на тези стоки се разглеждат по-подробно в пета глава на този доклад. Митническите власти във Варна са изправени пред аналогични проблеми като колегите им в други митнически учреждения. На първо място, трудно може да се установи реалната митническа стойност на декларираните стоки, тъй като сверяване с митническите власти от Китай не е възможно – липсва митническо споразумение с тази държава.

## **3. КУЛАТА**

Граничният контролно-пропускателен пункт Кулата е основният транспортен коридор, през който се осъществява не само търговията с Гърция, но и със страни от цял свят през второто по големина гръцко пристанище Солун. След средата на 90-те години то постепенно започва да се конкурира с двете големи български пристанища – Варна и Бургас, и при някои групи стоки ги измества. По-ниските общи транспортни разходи и по-малкото време (около седмица), за което превозите достигат най-големия български пазар – София, превръща пристанище Солун в сериозна алтернатива. Кулата е и граничен пункт на България с Европейския съюз, което предопределя натиска за трафик на хора.

### **Транспортен трафик**

Средно в седмицата в двете посоки преминават приблизително 3885 леки автомобили с българска и чужда регистрация, 307 автобуса, 2963 камиона и други товарни автомобили. В зависимост от интензивността на трафика общият брой на преминаващите моторни превозни средства в двете посоки варира от 950 до 1022 на денонощие. По някои други оценки се обработват между 600 и 700 леки автомобили.

Средно в седмицата около 22 814 физически лица<sup>121</sup>, включително пешеходци, преминават през граничния пункт в двете посоки, или среднодневно се регистрират около 3259 преминавания на физически лица.

Седмично в двете посоки преминават около 14 пътнически и 28 товарни железопътни композиции.

<sup>121</sup> Данните за преминаващите не отчитат ръста на „търговския туризъм“, който се наблюдава през последната година, когато гръцки граждани от пограничните райони минават няколко пъти седмично границата с цел да пазаруват в България заради по-ниските цени.

Стокообменът с Гърция основно се осъществява през този граничен пункт, който поради сравнително бавното обработване на товаро- и пътничекото се пренатоварва и понякога се налага превозвачите да изчакват по едно-две денонощия, за да преминат границата. Около Коледните празници и Великден е обичайно явление да се образуват опашки по няколко километра от чакащи товарни автомобили.

### Инфраструктура

Кулата има четири основни обслужвани коридора за влизане и четири за излизане от страната. Съсреденният гръцки ГКПП е Промахон, има и железопътен преход. ГКПП Кулата е в процес на значително разширяване. До май 2004 г. трябва да са в действие осем допълнителни платна за митнически и граничен контрол. От февруари 2004 г. работят нов кантарен мост, както и нови административни сгради, хладилно хале за инспекции, рентген, закрито хале за инспекции. Тези подобрения значително намаляват част от рисковете, създадени от липсата на адекватна инфраструктура за проверки.

При това разширяване се очаква да бъде предоставено и значително допълнително оборудване за Граничната полиция. Настоящото е крайно недостатъчно. Например качеството на съществуващите видеокамери почти ги обезсмисля. Екипът, посетил граничния пункт, не успяваше да различи по мониторите на Гранична полиция колите от камионите. Исканите 16 цифрови камери и оборудване за запис вече са на толкова ниска цена, че дори малките български частни фирми си ги позволяват. Осветлението и загражденията на ГКПП продължават да са проблемни и се нуждаят от подобрене.

Значителен проблем не само за сигурността, но и за ефективното обработване на търговския поток представляват съществуващите търговски обекти (кафенета, магазини, казино и т.н.) в непосредствена близост до ГКПП. От една страна, те стесняват подходния път към него, правейки го двулентов. Разширенията до осем трасета в едната посока се обезсмислят, ако до тях може да се стигне само по една лента, която се задръства понякога не само от чакащи камиони, но и от местни таксито и други коли, спрели пред търговските обекти. За хаоса, който възниква във върховите периоди в тази зона, е показателен случаят в края на 2003 г., когато един тир се опитва да мине, без да декларира, но е заловен случайно.

Ефективността на работата намалява и поради липсата на климатични инсталации в работните помещения. През лятото температурите често остават над 40 °С в продължение на дни.

Рискове съществуват и поради ненадеждността на електрическото захранване. През декември 2003 г. авария оставя ГКПП Кулата без ток за около шест часа. Повредата е отстранена, но не след намеса на аварияен екип на „Енергоразпределение“, а от частна фирма, повикана от НСПП.

### Рисков профил

Рисковата специфика на Кулата се изразява в три основни направления:

- Вносът от Китай се е превърнал в главен риск за митническия пункт, след като през последните две години стойността на стоките от Западна Европа стана лесна за проверяване. Значително по-ниските цени, на които се обмитяват китайските стоки, в сравнение с тези, на които се купуват, и трудностите за доказването на реалната цена са основните фактори за митнически нарушения с участието на митнически служители.
- Кулата продължава да е предпочитан вход за вносителите от Западна Европа и въпреки че митническите измами са сериозно ограничени поради сътрудничеството със страните от ЕС, рискът остава. Предпоставки за това са бързо нарастващият стокооборот и възможността да се осигурят документи, доказващи по-ниска от реалната цена на стоките.
- Трафикът на хора през българо-гръцката граница продължава да бъде сериозен риск на граничния пункт. Въпреки че натискът върху Гранична полиция намаля след като България и Румъния получиха безвизов достъп до страните от Шенгенския договор, гръцката граница продължава да е основна цел на емигранти от бившия Съветски съюз, Близкия изток, Централна Азия и Африка. Макар че основните „канални“ преминават през „зелената граница“, част от нелегалния поток използва комбинация от документни измами и осигурено пропускане на границата. До 2007 г., когато се очаква присъединяване на България към Европейския съюз, граничният пункт ще продължи да бъде един от най-рисковите в страната.

Като допълнителен риск може да се определи съществуващата „криминална инфраструктура“ около ГКПП Кулата. Според анализи на специализираните служби на МВР възникналите по време на югоембаргото и масовата контрабанда през 90-те години структури на организираната престъпност в Югоизточна България продължават да оказват натиск върху митническите и граничните служители. Според анализи от Агенция „Митници“ за мащабите на митническите нарушения може да се съди при сравняването на платените данъци през 2003 г. В резултат от увеличаването на средната цена на килограм внос от Китай през периода 2000–2003 г. сивите канали са загубили през 2003 г. приблизително 300 млн. лв. годишно в сравнение с 2000 г.<sup>122</sup> „Криминална инфраструктура“ може да се демонстрира дори на случайно преминаващ с многобройните хотели покрай пътя, с огромните паркинги, на които се намират тирове на неизвестни фирми. Обикновено тези хотели, складовете и сградите към тях принадлежат на известни местни сиви бизнесмени.

#### Специфика на ГКПП Кулата

Изключително бързо нарастващият стокооборот и наличните технически възможности силно затрудняват извършването на необходимия брой проверки. За разлика от други митнически пунктове на Кулата има статистика само за последните година и половина (вж. таблица 17).

**Таблица 17. Митнически проверки на ГКПП Кулата**

	2002		2003	
	Щателни проверки	Открити нарушения	Щателни проверки	Открити нарушения
Януари			55	4
Февруари			41	–
Март			99	1
Април			128	3
Май			95	9
Юни	60	4	123	5
Юли	106	–	138	4
Август	96	–	102	1
Септември	119	3	123	1
Октомври	86	2	194	1
Ноември	77	2	207	4
Декември	105	6	248	1
<b>Общо</b>	<b>649</b>	<b>17</b>	<b>1553</b>	<b>30</b>

Източник: Агенция „Митници“

Митническите инспектори коментираха, че не е важно колко се проверява, а какъв е процентът на успешните проверки. Другият аргумент беше, че предлаганите статистически категории за отчитане на проверките са доста общи и не вземат предвид сложната специфика на проверката и равнището на нарушение.

Кулата представлява интересен феномен от социологическа гледна точка. До есента на 2001 г. пунктът е обслужван от местни жители, което създава слава на най-близкия град Петрич като „град на милионерите“. Това вероятно кара тогавашния директор на Агенция „Митници“ – Емил Димитров<sup>123</sup>, да предприеме драстични мерки, като уволнява почти целия митнически състав. На негово място командирова служители от митница Калотина. В настоящия момент се наблюдава странната ситуация част от местните уволнени митничари да са върнати от съда и отново да работят на пункта, но без да имат достъп до стоковия контрол (нямат печати, достъп до паролите в БИМИС и пр.).

<sup>122</sup> Изчислението е направено с използване на митническата оперативна статистика за периода 2000–2003 г.

<sup>123</sup> Оглавявал Агенция „Митници“ през периода август 2001–февруари 2002 г.

Митничарите от Калотина живеят в София и пътуват до пункта. Напрежението между „митничарите на власт“ (тези от Калотина) и „митничарите извън властта“ е очевидно. И двете страни имат аргументи. Директорът на пункта се аргументира с факта, че това са същите хора, които са изпълнявали заповедите на босовете на организираната престъпност. И той има достатъчно причини да се освобождава от тях поради неспазване на работната дисциплина. „Изолираните от властта“ митнически служители от своя страна правят интересни коментари за митничарите с отговорности. Според тях същите стари организатори на нелегалния трафик продължават да минават през Кулата.

Доказателства в това отношение са разкритията през 2003 г. Най-сериозни в това отношение са доказаните нарушения на шестимата освободени служители начело с началника на смяна. Случаят е свързан с пропускането през 2003 г. на около 400 камиона с китайски стоки, които са декларирани като строителни материали. Критиците предлагат аргументи, че това е система с много участници и че с уволняването на техните колеги проблемът изобщо не е решен. Доказателство са последвалите няколко инцидента на разкрити случайно измами, при които нарушителите не би трябвало да се опитват да го направят, ако не са очаквали подкрепа „отвътре“.

При граничните служители също са направени бележки за „тежестта на миналото“. Според интервюираните офицери под тяхно ръководство продължават да служат хора, които в миналото са участвали в различни нерегламентирани и дори престъпни действия, но поради липса на законови възможности за отстраняването им продължават да работят.

### **Организация на работата и институционално взаимодействие**

На митница Кулата работят около 140 души на четири смени. Гранична полиция също организира работата си на четири смени, като застъпването на смяна и за двете структури става по едно и също време.

#### *Двустранно сътрудничество с Гърция*

Равнището на сътрудничество с гръцките **митнически власти** е значително по-добро от това с други съседни на България страни. Българските и гръцките митнически власти обменят по факс всекидневно информация за пристигащи акцизни стоки. Гръцката страна редовно и бързо предоставя информация при поискване на справка за фактурите, с които е преминала гръцката граница. Това според интервюираните митничари почти е премахнало една от най-честите тактики за митнически измами – показването на фалшива фактура с по-ниска стойност в България. Интервюираните шофьори потвърдиха, че е почти невъзможна вече популярната схема с подменени фактури.

Въпреки че за момента автоматичният обмен на информация е ограничен само до акцизни стоки (петрол, газ, алкохол и цигари), българските и гръцките митнически власти активно се опитват да постигнат съгласие за пълен обмен на информация по електронен път и в реално време. И двете страни обаче се страхуват, че по-строгий контрол ще намали износа на собствената им страна. България има положително търговско салдо с Гърция, като за първите 11 месеца на 2003 г. износът ни възлиза на 703,9 млн., а гръцкият внос в България е 639,8 млн. щ.д. Свързването на двете системи ще показва автоматично всяко разминаване между стойностите при декларирането от двете страни на границата. Ако то се осъществи както се предлага през април, един от интервюираните митничари се пошегува, че „това ще е краят и те ще си ходят“. Опитът от въвеждането на БИМИС показва, че рядко нещата се развиват толкова бързо. На предположението, че е възможно „сътрудничество“ между гръцки и български митничари, за да се осигури канал за „незаконно преминаване“, бе противопоставен аргументът, че това означава много висока цена, която трудно ще бъде конкурентна.

Според интервюираните сътрудничеството с **гръцката гранична полиция** също е на добро равнище. Понякога съществуват известни напрежения, когато гръцките им колеги се опитват да върнат емигранти, които не са влезли през българската граница. Българските гранични офицери оцениха като много добра гръцката организация.

### Сътрудничество между Гранична полиция и митниците

Митнически служители обяха, че отношенията им с Гранична полиция са нормални и си сътрудничат според ситуацията. По време на посещението на екипа беше видимо, че връзката между двете служби е постоянна. Когато попитахме обаче граничните полицаи за мнението им за техните колеги, чухме много отрицателни оценки. Въпреки че времената, когато „Косъо Самоковец“ е направил списък на камионите, които да минават през Кулата и го е връчил на началника на пункта, са отминали, нарушенията на митническите служители продължават. Интервюираните гранични полицаи се съгласиха, че с редовното сътрудничество с гръцката митница положението рязко се е подобрило. Същевременно те цитираха многобройни случаи на нарушения, в които са участвали митничари през последната година и са били разкрити случайно от техни служители. Коментарът на митническите служители за мнението на колегите им беше, че „граничарите си приписват заслуги“. Другото обяснение бе, че понеже граничарите са местни, „доносничат“ срещу митничарите, работещи на местата на уволнените през 2001 г. местни митничари.

По всички въпроси, свързани с възможността да се обмена информация на равнище съвместни информационни системи, и двете страни – митници и Гранична полиция, изразиха скептицизъм. Не бе даден ясен отговор защо само една от организациите да не въвежда паспортните данни на лицето и формалните данни на превозното средство.

#### *Други служби на ГКПП*

От интервютата с митнически служители и гранични полицаи стана ясно, че докато служби като фитосанитарен и ветеринарен контрол имат незабележимо присъствие, служба „Пътни такси“ оказва непрекъснат силен корупционен натиск върху шофьорите на преминаващите превозни средства. Най-типичната схема е „решаване на проблемите“ във връзка с претоварване на камиона. Служба „Пътни такси“ отговаря за кантара на пункта, което дава възможност за контрол над преминаващите превозни средства, без те да бъдат подлагани на щателна проверка. Екипът не получи отговор доколко отклоненията в теглото, бъдещи подозрения, водят до разкриване на нарушения на пункта.

### Контрабанда и митнически нарушения

Кулата е един от българските ГКПП с изключителни традиции в контрабандата и митническите измами. Има много разкрити случаи със стоки от Китай, петролни продукти, цитрусови плодове, месо и месни продукти, битова електроника, цигари, алкохол и други бързооборотни стоки.

Всички интервюирани са единодушни, че през ГКПП Кулата преминават основните канали за контрабанда и митнически измами при внос на **китайски стоки** в страната. В стойностно изражение тази група стоки носи най-големи загуби за бюджета. Стратегията, която следва митническият пункт по този проблем, е в съответствие с избрания модел на Агенция „Митници“ за постепенно увеличаване на облагаемата стойност. Контролът над тази група стоки е най-засилен и от страна на мобилните групи. В резултат митничарите, които обработват стоките, се съобразяват какво може да се превърне в проблем за кариерата им и на какво няма да се обърне внимание. Според критиците на ръководството на митническия пункт китайските товари продължават да се пропускат, като се използват слабите места на системата за контрол. Например в случая с китайските стоки, обявени като строителни материали, е налице много добро познаване на системата и сигурност, че подобна груба контрабанда няма да бъде забелязана (тук няма да дискутираме многото неясноти, свързани с гръцката страна и вътрешните митнически бюра, където стоката е трябвало да се обмитава).

Характерно е системното извършване на нарушения при вноса от Гърция на петролни продукти, превозвани и вкарвани в страната посредством авто- и железопътни цистерни. В предходните години многократно са разкривани нарушения при внос на **бензин и газол**, включително и отклоняване от режим транзит, като за целта са ползвани и двойни комплекти стокосъпроводителни документи. При вноса на горива са представяни **фактури със занижени стойности** и документи за петролопродукти от номенклатури, които изискват по-ниски данъци и такси. С новите разпоредби за задължителен контрол над внасянето на нефтопродуктите се смята, че този тип измами значително са намалели. Според интервюираните митнически служители все още са останали известни „луфтове“, през които се извършват митнически измами с горива, но те са в рамките на 4–5 % в стойностно изражение. Например при вноса на пропан-бутан се декларира по-ниско налягане на газа и се укриват до 1–2 тона.

Периодично се регистрират и нарушения при вноса на месни продукти, като най-голяма популярност придобиха **пилешките продукти (бутчета и др.)**. Схемата е чрез представяне на стоковосъпроводителни документи с вписани в тях неверни данни, като се наблюдават и отклонения от режим транзит и непредставяне на стоките в получаващото митническо учреждение.

През 2003 г. е разкрито функционирането на канал за незаконен внос на автомобили, осъществяван със съдействието на служители на митниците и на Министерството на вътрешните работи. Скъпи автомобили са внасяни, като по документи се представя митническо оформяне на необорудвани купета, двигатели и части за автомобили. По този начин се спестява част от дължимите мита и други вземания и се създават предпоставки за последващо узаконяване на крадени автомобили, които са с пренабити номера на рамите и двигателите. Впоследствие служители на различни служби в МВР и КАТ съдействат незаконните автомобили да бъдат неправомерно регистрирани като сглобени от внасяните части.

През ГКПП Кулата функционира и схема за незаконен внос на крадени автомобили посредством „коли двойници“. Крадените автомобили са внасяни с фалшиви документи, в които са отразени данни за редовно регистрирани в европейски страни, а при митническото оформяне на режим внос се избягва частично заплащането на дължимите мита чрез промяна на данните за мощността и модела. След внасянето автомобилите се регистрират в КАТ посредством фалшиви митнически документи, като изцяло е избягвано плащането на дължимите мита.

В стойностно отношение сериозни размери имат нарушенията, свързани с безмитните магазини на пункта. Типичната схема е, че освен значителните количества цигари и алкохол, които се продават на гръцките граждани, пазаруващи в България, много по-големи са количествата, насочвани към вътрешния пазар. По време на посещението, при наличието на две мобилни групи, наблюдавахме странната ситуация, в която таксиметров шофьор пълни багажника си с вносни концентрати, изнасяни от един от четирите безмитни магазина. В рамките на час това се повтори, като бяха натоварени и цигари. За двата дни, които екипът прекара на пункта, бяха видени още две коли и микробус да повтарят този тип нарушение.

Има регистрирани случаи на незаконен внос на платове. В предходни години са регистрирани нарушения при вноса на рафинирани масла. Функционират и канали за контрабанда на цигари с международните пътнически влакове, пътуващи по линията София–Солун. Регистрирани са многократно и нарушения при вноса на електроника, електронни части и компоненти, превозвани с контейнери.

### **Корупционни практики**

Подобно на останалите митнически пунктове, на най-сериозен натиск са подложени митническите служители. Корупционните такси условно могат да се разделят на три вида – „за преминаване“, „за клиент“ и „за канални“. За „преминаване“ най-често „таксата за обработка на документи“ е 5 евро (или алкохол), която се взема на тир, за да му спестят излишното чакане. При проблем с документите (ЧМР, фактури и т.н.) може да накарат шофьора да чака, докато ги приведе в ред, или да го върнат. Алтернативата е да плати, като за Кулата, според интервюирани шофьори, таксата е 20–30 евро.

При „клиент“ схемата обикновено включва някаква малка група познати шофьори (собствена фирма), дребен търговец и митничар на пункта. Предварително е уговорено кога да се мине (кога е на смяна участващият митничар) и понякога се изчаква завъртане на смяната, ако има проблем. Митничар е дал точна инструкция какво и как да се декларира, за да се минимизира рискът. Стоката като цяло е редовна, но може да има известни отклонения в обема и стойността в полза на клиента. Подобен модел работи и без „конспирация“, защото колегите му са солидарни и разчитат на същото при техния клиент. Таксата за такъв камион се движи между 100 евро и 500 лв. За да работи тази схема, трябва да има и митничар в митническото бюро, където се плаща допълнително.

При участието в „каналите“ (каквото е случаят с 400-те камиона китайски стоки) се твърди, че редовният митничар успява да си изкара около 2000 евро на месец, но не е ясно колко вземат шефът му и обмитяващите митничари.

При интервютата се открие специален случай на корупция в служба „Пътни такси“. В зависимост от претоварването (ако е по-малко и сумата е по-ниска) плащането варира, но средно се искат около 50 лв., като редовно минаващите шофьори успяват да свалят „мизата“ до 20–30 лв. При отказ обикновено следва връщане, за да се разтовари част от товара, или трябва да се плати законно постановената глоба. Обикновено бакшишът е около половината от тази глоба.

Интервюираните шофьори бяха единодушни, че най-малко проблеми имат с Гранична полиция на Кулата.

