

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. евро 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 републики¹⁵.

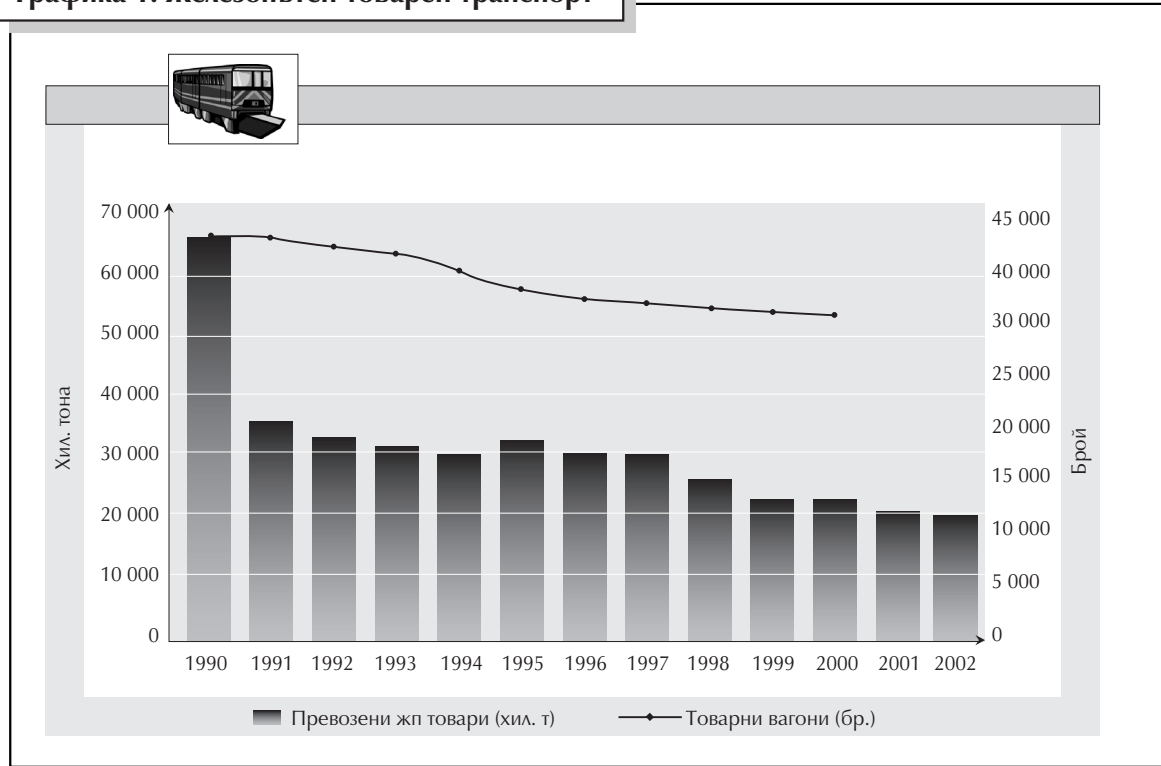
Също през 90-те години цистерни с петрол или пропан-бутан са внасяни и по фериботната линия Варна–Иличовск (Украйна). Тези канали продължават да съществуват и по време на правителството на СДС, когато представителят на БДЖ в Иличовск е заподозрян, че участва в контрабанден канал, включващ хора на Министерството на вътрешните работи и на митниците¹⁶.

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).

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

¹⁶ МВР пише спецдонос. – *Монитор*, 21 апр. 2003.

Графика 1. Железопътен товарен транспорт



Източник: Национален статистически институт

3.2. РЕЧЕН ТРАНСПОРТ

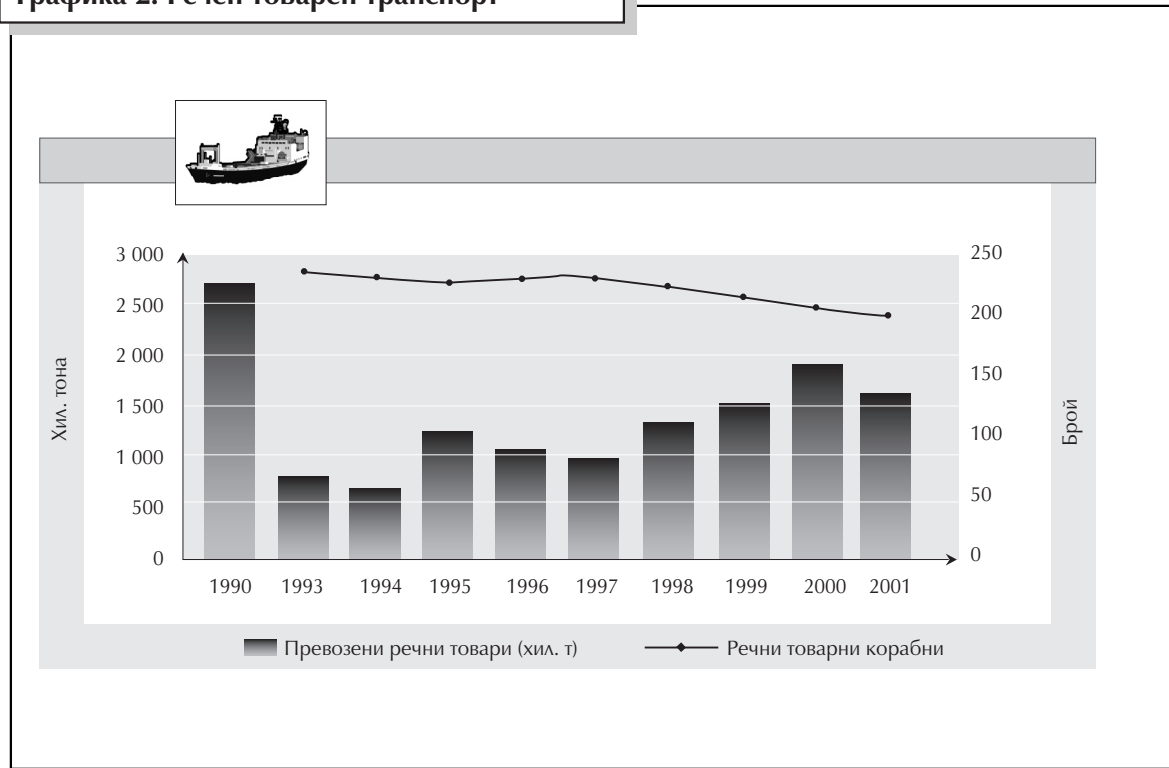
Речният транспорт също намалява значително през периода 1990–2003 г. Причините са както войните в Югославия, така и спадът на конкурентоспособността поради остаряването на корабите, липсата на финансиране и недостига на кадри. Въпреки че общият брой на превозени товари намалява двойно, речният флот запазва структурата си, като към началото на 2001 г. разполага с около 83 самоходни кораба и тласкача/влекача, както и с 222 несамоходни кораба¹⁷. 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

¹⁷ 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 страни¹⁸.

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 микробуси¹⁹.

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

¹⁹ 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)²⁰. От тях около 20, или всички, които са по-нови, плават под „удобен флаг“²¹. 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.)²². Те се контролират само от един катер на НСПП.

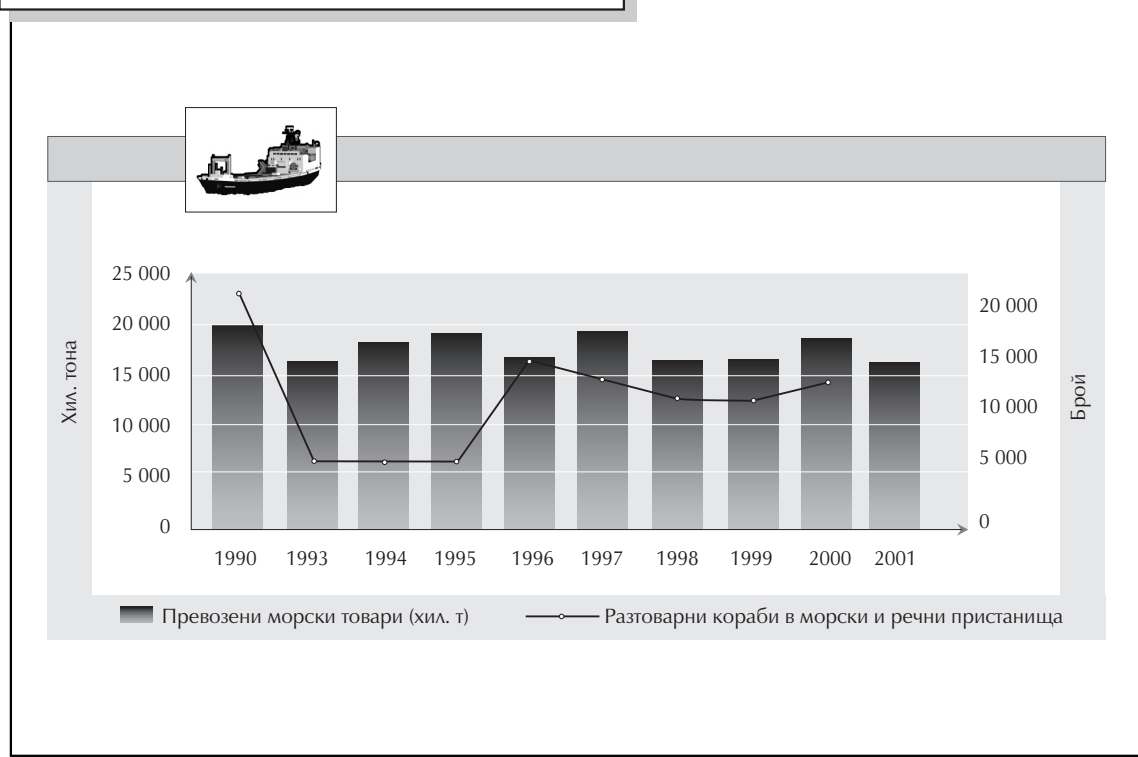
Морският транспорт създава известни рискове пред усилията за намаляване на контрабандата, които се базират на няколко предпоставки. Повечето частни фирми, предлагащи услуги за морски транспорт, са собственост на бивши служители на БМФ, които по един или друг начин са се опитали да се възползват и да 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

²⁰ Пак там.

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

²² Източник: „Морска администрация – Варна“.

Графика 3. Морски товарен транспорт



Източник: Национален статистически институт

начин да се източват пари и бизнес от БМФ²³. 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, яhti, 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).

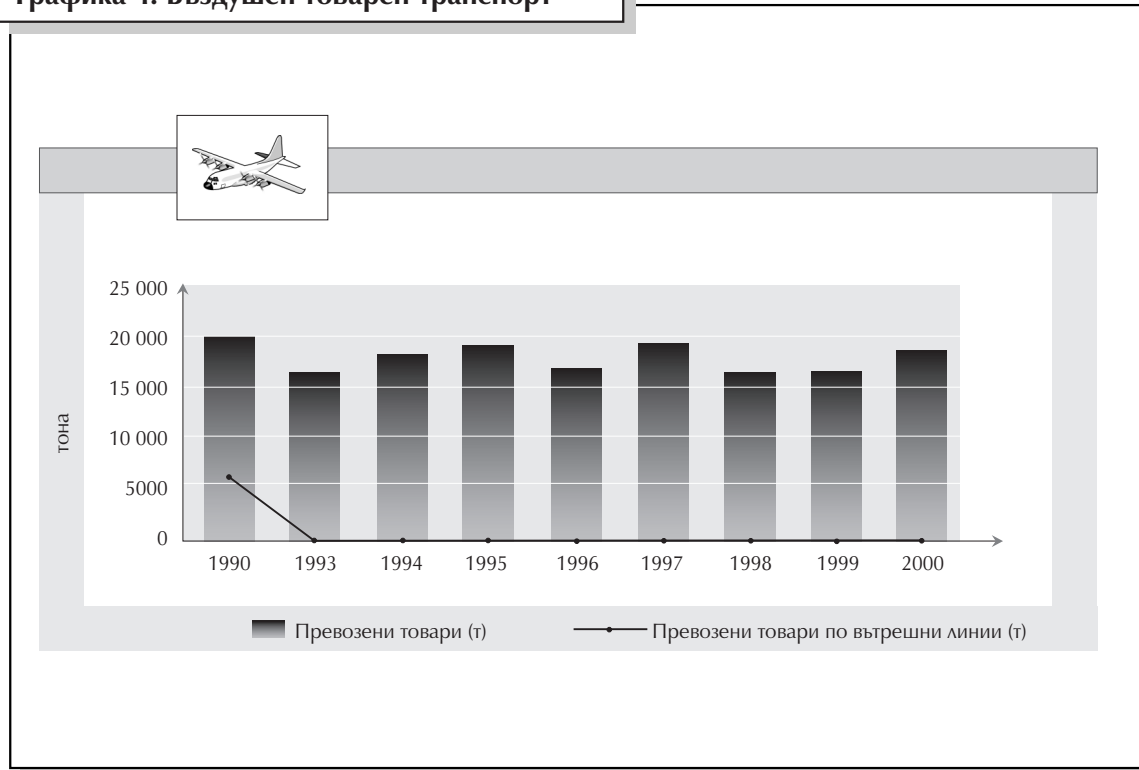
²³ Пак там.

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 Азия²⁴. 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

²⁴ 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 данък²⁵.

Другият тип контрабанда схема се практикува най-вече от превозвачи 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.²⁶

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 авиокомпаниии. 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.

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

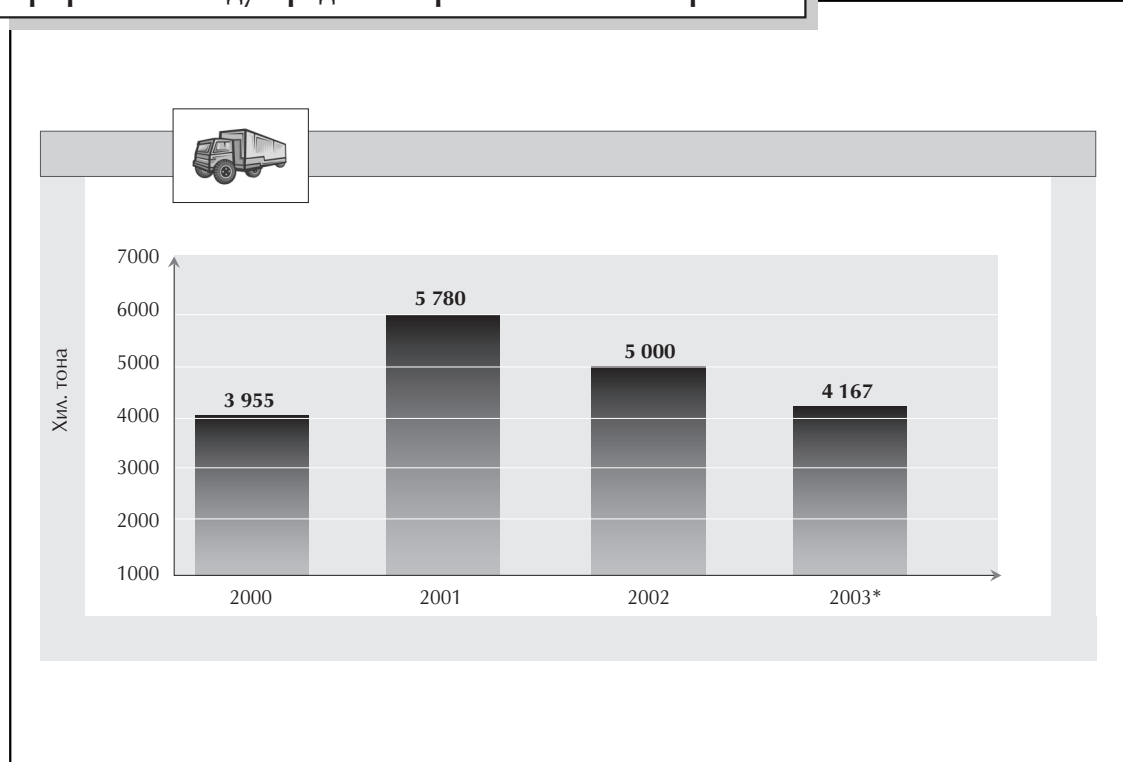
²⁶ Интервю с бивши служители на Агенция „Митници“ и Министерството на транспорта и съобщенията, София, март 2004.

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 фирми²⁷.

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,

²⁷ 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 дейност²⁸.

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 нерегламентирания плащания. Те са константна величина и подкупът за определени операции е приблизително еднакъв на всички гранични пунктове.

²⁸ 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 камиона²⁹. 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 превозвачите³⁰. 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 камионите³¹.

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).

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

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

³¹ 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 пари³².

НСГП периодично разследва и следи отблизо фирми за международни автобусни превози, които участват в превоз на нелегални имигранти в ЕС³³. 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 ЕС³⁴.

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.

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

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

³⁴ 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 2000³⁵. 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 пазар³⁶. Стотиците останали по-малки фирми се борят за разпределяне на останалата част от пазара.

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

³⁶ 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 спедитор³⁷.

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

³⁷ 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 агент³⁸.
- 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“³⁹.

³⁸ Една обичайна контрабандна схема. – *Капитал*, 24 май 2003.

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