

## 2.1. МАСОВАТА КОНТРАБАНДА /"КУФАРНА ТЪРГОВИЯ"/

Масовата контрабанда е специфична форма на нелегална търговия със стоки. Значението ѝ често се пренебрегва, въпреки че тя представлява значителна част от незаконния внос и износ в югоизточна Европа. Куфарните търговци пресичат държавните граници всекидневно /понякога по няколко пъти в рамките на един ден/. При всяко пресичане те пренасят стоки, за които не се плащат дължимите данъци и мита. Вместо това често се плащат подкупи на граничната полиция и на митническите власти, като по този начин се развива т.нар. административна корупция. Куфарните търговци печелят допълнително поради разликата в цените на контрабандно внесените стоки от двете страни на границата. Най-често пренасяните по този начин стоки включват бензин, домашни потребителски стоки, хранителни стоки и напитки, плодове и зеленчуци, дрехи, медикаменти и др. Също така се пренасят контрабандно и стоки, чийто внос и износ са забранени. Турция играе ролята на най-важният регионален "магазин", от който куфарни търговци от България, Румъния, Македония, СР Югославия и Албания купуват стоки. Това донася огромни печалби за Турция. Според турските статистически данни, **обемът на куфарната търговия в страната през 1996 г. е достигнал 8,8 млрд. долара.**<sup>68</sup>

Всички страни от региона бяха засегнати в една или друга степен от този феномен. **В някои обаче куфарната търговия достигна такива пропорции, че започна сериозно да застрашава местната икономика.** Такъв пример е Хърватия. През втората половина на 90-те Хърватия се превърна в най-скъпата страна в преход, в която бързо нарастващ брой хора трудно свързват двата края. На свой ред това накара множество хървати всекидневно да посещават Босна и Херцеговина, Унгария и дори Словения, за да купуват храни и други стоки. Изключително високите цени в Хърватия бяха резултат от войната и от последвалото разрушаване на промишлеността и инфраструктурата, а отчасти се дължеше и на ширещата се корупция и на свързаното с нея източване на хърватските предприятия. Подобно бе положението в Босна и Херцеговина и Сърбия, но цените там бяха поддържани нарочно ниски: в Босна и Херцеговина не се изискваше да се плаща данък ДДС и акцизи, а в Сърбия ДДС бе само 5% и също не се плащаха акцизи. Хърватските власти предприеха диаметрално различен подход, въвеждайки относително висок ДДС – 22% и 20% акциз.<sup>69</sup>

### Херцеговина – хърватският безмитен магазин

Освен множеството официални гранични пунктове, между Хърватия и Босна и Херцеговина възникнаха до 400 неофициални места за преминаване на границата, през които се вкарваха контрабандно стоки и от едната, и от другата страна. На практика, населената с хървати Херцеговина се превърна в огромен безмитен магазин, който, от една страна, помагаше на все по-голям брой обеднели хърватски граждани да свързват двата края /множество стоки, в частност хранителни, се продаваха в Херцеговина до 50% по-евтино от Хърватия/, а от друга, пряко застраши хърватската икономика. Същата практика се повтаря до голяма степен от множество собственици и магазинери. При една от акциите си полицията спря и конфискува цял камион, натоварен със сирене, предназначено за един от многобройните хърватски магазини, които нелегално се снабдяват със стоки от Херцеговина.<sup>70</sup>

<sup>68</sup> "Corruption and Trafficking: Monitoring and Prevention." *CSD Reports*. Sofia: Center for the Study of Democracy, 2000, pp. 26-27

<sup>69</sup> Georgi Ranchev. "The Combination of Services - Infrastructure - Taxes Is a Struggle for Foreign Investments." *Pari*. 21 August 2001. <<http://www.policy.hu/~ranchev/article3.html>> .

<sup>70</sup> Zeljko Rogosic. "Hrvatska – drzava organiziranog sverca." *Nacional* no. 271. 25 January 2001. <<http://www.nacional.hr/htm/271013.hr.htm>> .

В течение на години хърватските власти не направиха нищо за да ограничат куфарната търговия, въпреки загубите, които тя нанасяше върху местната промишленост и държавния бюджет. Обратното – считайки куфарната търговия за отдушник на социалното напрежение, хърватските власти дори улесниха митническите измами като отвориха около 200 пунктове за преминаване на границата, от които 108 само между Хърватия и Босна и Херцеговина /за сравнение, Унгария, чиято площ е два пъти по-голяма, има само 65 гранични контролно-пропускателни пункта/. Само 20 от тях бяха с нужната екипировка за контролиране на пътниците и стоките. Дори и в по-големите КПП-та офицерите от митниците и граничната полиция работят в подвижни офиси във автовагони. Не съществуват специални места за инспектиране на коли. Поради липсата на митничари, много КПП-та се контролират само от полицията, която много рядко прави нещо повече от установяване идентичността на пътниците.

**В Сърбия, въпреки вдигането на санкциите достъпът до петрола си остана доста ограничен.** Това допринесе за продължаване на контрабандния внос на горива в малки количество от съседните държави и през втората половина на 90-те години. Когато ЕС и САЩ отново въведоха петролното ембарго срещу Сърбия по време на косовския конфликт, съседните държави се присъединиха към него. Изборите през 1996 г. в Румъния и през 1997 г. в България докараха на власт прозападни партии и новите правителства в двете страни показаха, че не искат да се повторят събитията от 1991-95 г., когато цели конвои от камиони-цистерни пътуваха за Сърбия, организирани и намиращи се под протекцията на важни фигури от правителството. Същевременно те не можеха да направят нещо съществено срещу дребната контрабанда, извършвана с частни коли, при която физически лица пресичаха границата и продаваха бензина от собствените резервоари<sup>71</sup>:

- Митническите власти във Връшка Чука /между Сърбия и България/ считат че дневно между двете страни преминават над 200 леки коли, превозвайки почти 10 000 литра петрол.
- Според румънската преса, на опашката на граничния пункт "Железни врата" по всяко време на деня по време на тримесечния конфликт в Косово са чакали по около 100 коли.
- Положението не бе много по-различно и на другите КПП-та – 4-те КПП-та между Сърбия и България, на 4-те КПП-та между Сърбия и Румъния и на двете КПП-та между Сърбия и Македония.

#### Косоварският политически елит и контрабандата

Пример за ясно въвличане на новия косовски елит в контрабандата е случаят със шефа на митническата служба на провинцията. Публична тайна е, че КПП Блаце между Македония и Косово е главният пункт за влизане на стоки, контрабандирани през провинцията. В опита си да пресече този контрабанден канал шефът на митниците в тази провинция отстрани редица офицери, които работеха в Блаце. Това доведе до 40-процентно увеличаване на доходите, събирани там. Почти веднага след това обаче той започнал да получава заплахи за смърт. Представители на Демократичната партия на Косово на Хашим Тачи започнали да оказват натиск върху него за възстановяване на уволнените офицери.<sup>72</sup>

**Масовата контрабанда в Косово може би представлява още по-сериозен проблем, отколкото в другите държави в региона,** тъй като съществуват множество индикации, че се контролира от структури на организираната престъпност. От своя страна те са бивши бойци на АОК, тясно свързани с местните политически елити.

Контрабандистите от Косово получават големи доходи чрез митнически

<sup>71</sup> US Energy Information Administration. "Enforcement of Serbian Sanctions and Embargo."

<sup>72</sup> "Kosovo: A Strategy for Economic Development." *International Crisis Group Balkan Report* no.123. 19 December 2001.

< [http://www.intl-crisis-group.org/projects/balkans/kosovo/reports/A400514\\_19122001.pdf](http://www.intl-crisis-group.org/projects/balkans/kosovo/reports/A400514_19122001.pdf) > .

измами, с които Мисията на ООН в Косово досега не бе в състояние да се справи. През 1996 г. правителствата на Белград и Скопие подписаха споразумение, с което се налага мито от 1% на всички търгуващи се между двете страни стоки. Мисията на ООН в Косово прилага това споразумение, което означава, че се събират минимални мита от всички стоки, влизащи в Косово от Македония, Сърбия и Черна гора. Митата на стоките, идващи от други страни обаче са 10%. Контрабандистите използват това и подправят документи и етикети, за да представят стоките, включително артикули като банани и петрол, като произведени в Македония. Само през първите четири месеца на 2001 г. са били засечени над 200 фалшиви сертификати, издадени от македонските митнически власти. Положението е още по-лошо на "границата" със Сърбия, където поради неясния статут на Косово съществуват само "контролни пунктове", в които се събират мита от "гранични официални лица", отиващи в техните джобове, вместо в бюджетите на Сърбия и Косово.<sup>73</sup>

**Някои оценки за обема на куфарната търговия и митническите нарушения в Албания могат да бъдат направени на основата на данните от приходите от митниците.** Реформата на митниците и на данъчните служби, въведена от новото социалистическо правителство с помощта на международните институции даде конкретни резултати<sup>74</sup>:

- През 1996 г. приходите от митниците са били само 10 млн. долара. Само от септември до декември през 1997 г. бяха събрани 28 млн. долара.
- Но загубите от неплатени дължими митнически вземания за 1998 г. все пак възлизат на 80 млн. долара, а контрабандата и корупцията в Албания продължават да бъдат по-разпространени, отколкото във всяка друга европейска страна.

Според проучване на Световната банка от 1998 г., 70% от албанските предприемачи признават, че са давали подкупи на митнически служители. Разследване на главния прокурор на Албания разкри, че самият бивш шеф на митниците е участвал в контрабандни операции.<sup>75</sup>

**Един от начините да се изчисли размерът на куфарната търговия е броят на излизанията на граждани от съответната страна.** В България например Центърът за изследване на демокрацията проведе подобно проучване, основаващо се на официална информация на Националния статистически институт. Според него, през 1996-97 г. 3 млн. души са излезли от страната. Повечето от посещенията в чужбина на български граждани са били към съседните държави: около 1/3 са посетили СР Югославия, 17% - Турция, 15% - Румъния. В 9 от 10 случая декларираната цел на пътуването е била туризъм. Но туризмът може да се счита до известна степен за валидна причина само в случая с Турция, която е популярна туристическа дестинация. В случаите с Югославия и Румъния тези цифри дават добра представа за потенциалния размер на куфарната търговия. Според това проучване съществува основание да се счита, че между 1/4 и 1/3 от 900 000-те

<sup>73</sup> Fehim Rexhepi. "Kosovo – Smugglers Heaven." *AIM Press*. 3 June 2001.  
< <http://www.aimpress.org/dyn/trae/archive/data/200106/10603-001-trae-pri.htm> > .  
"Organized Crime Contributing to Lawlessness in Kosovo." *Balkan Times*. 2001.  
< <http://www.balkantimes.com/html/english/5871.htm> > .

"Kosovo: A Strategy for Economic Development."  
<sup>74</sup> "Constitutional Watch – Albania." *East European Constitutional Review* vol. 7, no. 3. Summer 1998.  
< <http://www.law.nyu.edu/eecr/vol7num3/constitutionwatch/albania.html> > .

<sup>75</sup> Schmidt. "Sleaze Spreads in Pauperized Albania."

### Схема 2: Цигарите "Чаплина"

Цигарите, произведени в хърватските тютюневи фабрики в Загреб и Ровин, бяха контрабандирани към град Чаплина в Херцеговина, а оттам бяха разпространявани навсякъде в републиката като произведени във фабриката за цигари "Чаплина". "Фабриката" бе затворена през 2000 г. след като разследване на финансовата полиция разкри тази схема. Според главния инспектор на финансовата полиция, Босна и Херцеговина е загубила десетки милиони щатски долара неплатени такси върху тези цигари.



българи, работещи в частния сектор в България са свързани с куфарната търговия. **Това ги прави най-големият сектор на българската икономика по отношение на заетите в него.** Голям брой малки и средни предприятия в България зависят от куфарната търговия.<sup>76</sup>

## 2.2. КОНТРАБАНДА НА ЦИГАРИ

Най-често контрабандираните стоки са онези, които подлежат на трансформация, или могат изцяло да се консумират при употреба. Такива са горивата и перилните препарати, алкохолните и безалкохолните напитки, хранителните стоки, суровините за производството на стоки и др. С други думи, когато те се появят на пазара и се продават, е трудно да се установи произходът им, а впоследствие те се консумират и не може да се докаже, че са били внесени нелегално. Втората важна характерна черта на най-често контрабандираните стоки са високите вносни такси и мита /т.нар. акцизни стоки/. Цигарите и другите тютюневи продукти притежават и двете характеристики. Поради това не е никак учудващо, че контрабандата на цигари се превърна в една от най-доходните и разпространени нелегални дейности в района.

**Контрабандата на цигари на Балканите включва както цигари местно производство, така и големите международни марки цигари.** Схемите за контрабанда на местните цигари обикновено включват "експорт" към съседната страна, който е последван от нелегалното им внасяне обратно в страната, където са произведени. Контрабандата на цигари бе улеснена от съществуването на множество зле охранявани граници в региона - например границата между Хърватия и населяваната с хървати Херцеговина, границата между Сърбия и населената със сърби Република Сръпска и тази между Сърбия и Косово след 1999 г. **Друга популярна митническа измама, използвана при контрабандата на цигари е да се представят цигарите като продукт на /реално съществуваща или фантомна/ местна фабрика, а не като про-**

<sup>76</sup> "Corruption and Trafficking: Monitoring and Prevention," pp. 26-27.