

## 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.