

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

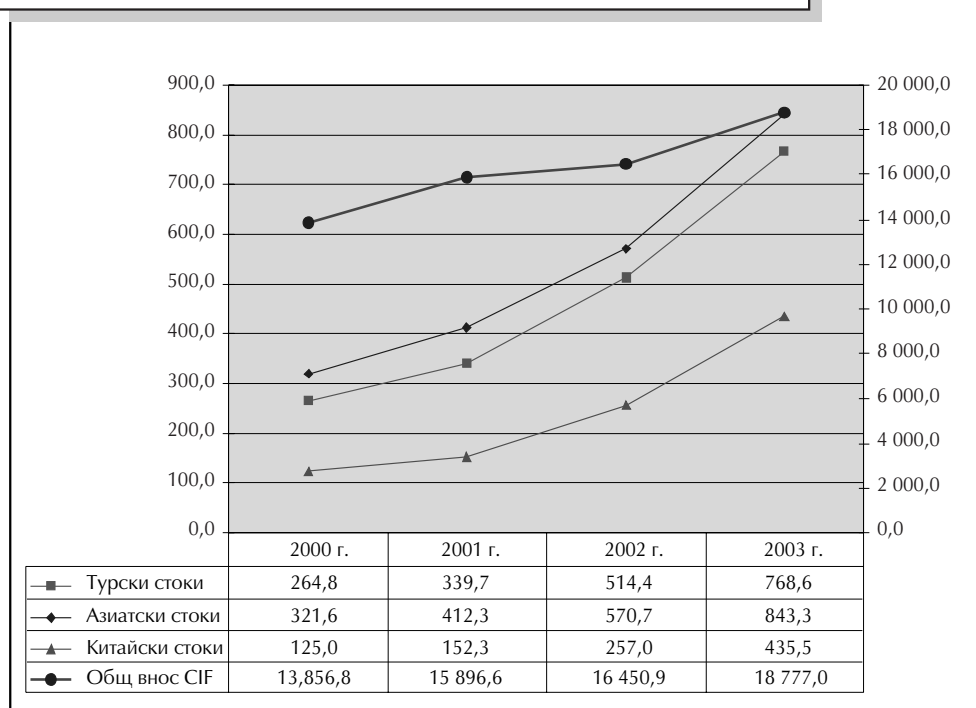
Най-големи щети на държавния бюджет се нанасят от стоките, постъпващи през сухопътните граници на страната. Според данни на оперативната митническа статистика през границите ни с Турция и Гърция преминават около две трети от т.нар. чувствителни стоки – предимно **турски, китайски и от други азиатски 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 стоки⁴⁶. 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.

⁴⁶ 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 настроени⁴⁷ 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 групи⁴⁸ 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.

⁴⁷ 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.

⁴⁸ 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 микробуси⁴⁹. 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)⁵⁰. 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.

⁴⁹ 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.

⁵⁰ 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).

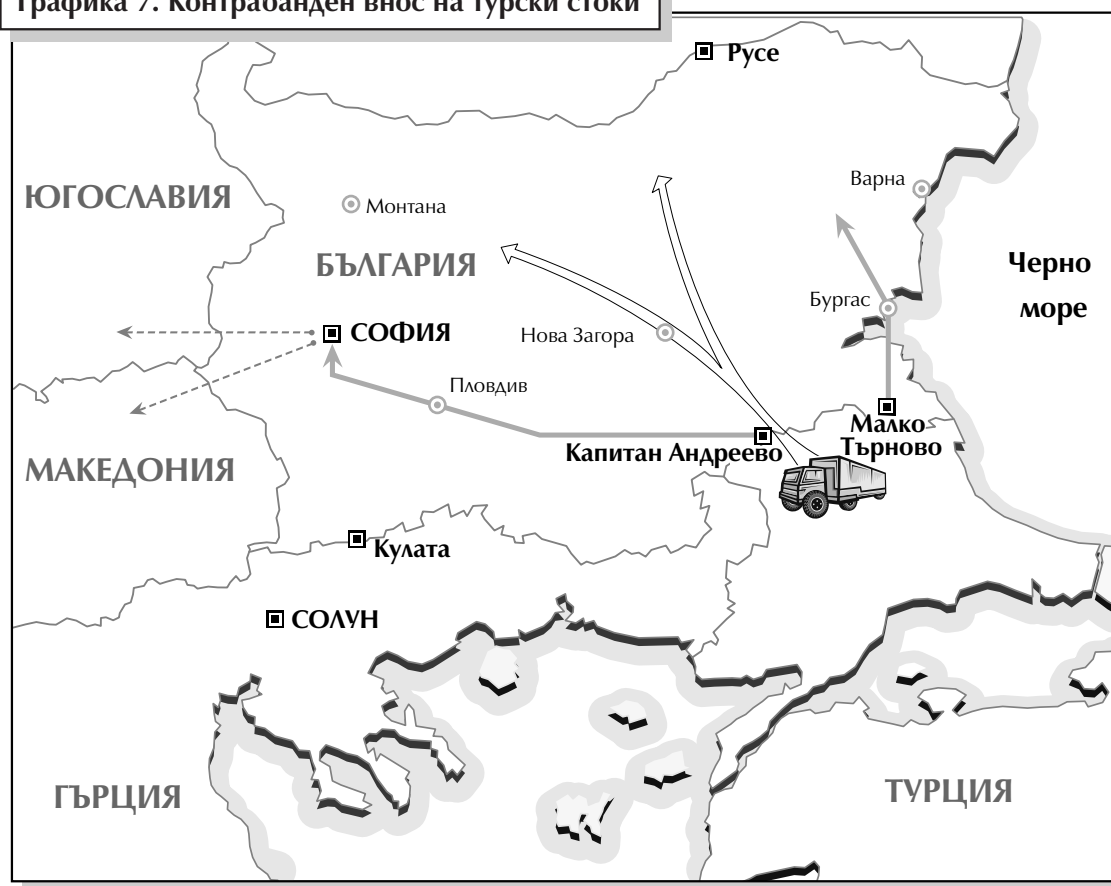
Поставянето под частичен контрол на основни звена от вноса на турски стоки е само част от дейността на силовите групировки. Още по време на югоембаргото когато търговията с петрол и други ембаргови стоки носи огромни печалби, групировките използват турската граница като едно от основните направления за внос на високоликвидни стоки. В онзи момент сравними с петролния износ за Югославия са преди всичко захарните изделия, цигарите и алкохола⁵¹. 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.

⁵¹ 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 „силовата 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 канали⁵² 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.

⁵² 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 властта⁵³. 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 дебати⁵⁴.

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 Свиленград⁵⁵. Някои от бившите началници на митници и полиция започват да говорят пред средствата за масово осведомяване⁵⁶ 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“⁵⁷. От тях и от интервюта с бивши полицейски директори от района може да се направи изводът, че след разпадането на силовите групировки⁵⁸ техни структури на централно и

⁵³ Интервюта с бивши служители на МВР, София, февруари 2004.

⁵⁴ 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).

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

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

⁵⁷ 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, полиция⁵⁹. Използва утвърдената 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

⁵⁸ 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.

⁵⁹ 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 Самоковец⁶⁰.

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 подкупи⁶¹.

Това предизвиква реорганизация⁶² 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

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

⁶¹ 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.

⁶² *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 – Хафти⁶³. 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“⁶⁴, 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

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

⁶⁴ 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 Димитрина⁶⁵.

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 централизирани 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

⁶⁵ 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
Цена на килограм (лв.)	1,00	1,30	1,64	1,66
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 предхождащата 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.



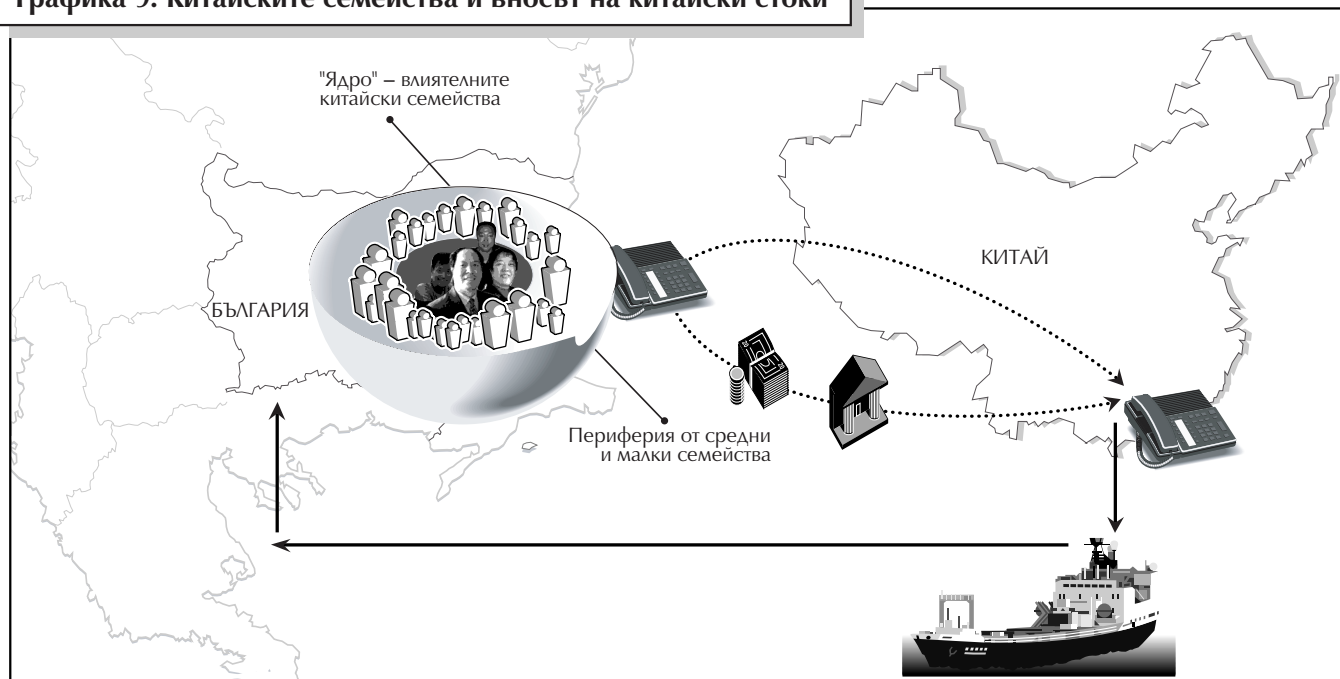
5.2.1. Участниците в контрабандния внос

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 Китай⁶⁶. 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)⁶⁷.

⁶⁶ 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.

⁶⁷ 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 инфраструктура⁶⁸.

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.⁶⁹ 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“⁷⁰. 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

⁶⁸ 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“.

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

⁷⁰ 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 мост⁷¹, 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-конкуrentната цена.

⁷¹ 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 ДДС⁷² (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**⁷³.

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 него⁷⁴.

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 монопол⁷⁵ 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“⁷⁶. Според интервюираните на митническия пункт висши служители от митниците или МВР

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

⁷³ 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.

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

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

⁷⁶ Интервюта с митнически служители и шофьори, София, февруари 2004.

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

Като допълнителен стимул за съобразяване с монопола Самоковец предоставя възможност посредниците да свалят разходите си. Така вместо 30 000 лв.⁷⁷ 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 Самоковец, 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 Китаец и Ники Пилето**. Последният, който представлява Косьо Самоковец 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 покровители⁷⁸.

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.⁷⁹

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

⁷⁷ 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.

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

⁷⁹ 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 пазар⁸⁰.

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 тристата 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 изоставено⁸¹ и се използват различни схеми за внос на китайски стоки,

⁸⁰ 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.

⁸¹ 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 тях⁸², 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 контейнерите⁸³. 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 изнасилване⁸⁴.

Събитията около Николай Методиев – Пилето предизвикват много въпроси, на които няма отговори. След като каналът през Кулата става известен, камионите от неговата фирма⁸⁵ 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.⁸⁶

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:

⁸² За подробности вж. националните всекидневници през периода 20–30 юли 2003 г.

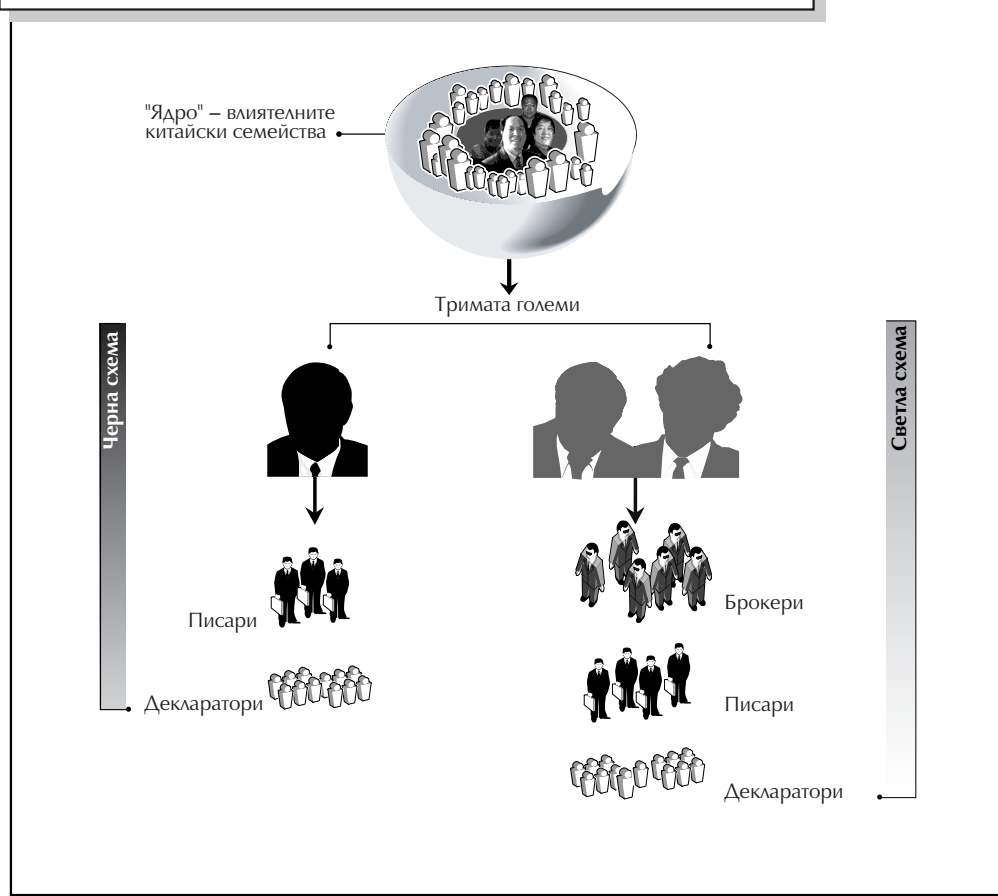
⁸³ Заслужава да се отбележат добрата подготовка, наличието на необходимите изолационни материали и реакцията в рамките на една нощ.

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

⁸⁵ 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“.

⁸⁶ 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 търговеца⁸⁷. 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.

⁸⁷ 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.⁸⁸

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

⁸⁸ 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 насилие⁸⁹. 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

⁸⁹ 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 договор⁹⁰, 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 Метод 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 изисквания⁹¹ 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 зона⁹². 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.

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

⁹¹ 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.

⁹² 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.