



GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

ПІДВОДНІ ТЕЧІЇ КРИМІНАЛЬНИЙ СВІТ БЛАКИТНОГО ДУНАЮ

Волтер Кемп | Руджеро Скатурро

ЧЕРВЕНЬ 2024 РОКУ

ПІДВОДНІ ТЕЧІЇ

КРИМІНАЛЬНИЙ СВІТ
БЛАКИТНОГО ДУНАЮ

ВОЛТЕР КЕМП | РУДЖЕРО СКАТУРРО

ЧЕРВЕНЬ 2024 РОКУ

ПОДЯКИ ТА ПОВІДОМЛЕННЯ

Автори вдячні за співпрацю та експертну допомогу Адаму Калмару, заступнику начальника відділу прикордонної поліції у справах мігрантів Міністерства внутрішніх справ Угорщини в окрузі Бараня. Автори також висловлюють подяку Роберту Ліхтнеру, завдяки якому чимало дверей виявилися відкритими, а люди за ними - готові до розмови. Із вдячністю відзначаємо внесок Андради-Міхаели Боца, Юлії Козаченко, Джулії Д'Аміко, Саші Джорджевіч, Косьо Іванова та Федора (Фреда) Сидорука.

Ця публікація була підготована за фінансової підтримки Фонду інтегрованої безпеки Великої Британії. Її зміст є виключною відповідальністю GI-TOC і не обов'язково відображає точку зору державних органів Сполученого Королівства.



ПРО АВТОРІВ

Волтер Кемп очолював дворічний багатосторонній процес визначення складових глобальної стратегії боротьби з транснаціональною організованою злочинністю. Перед цим він був директором Обсерваторії нелегальних економік у Південно-Східній Європі Глобальної ініціативи проти транснаціональної організованої злочинності (GI-TOC). До початку роботи в GI-TOC Волтер обіймав керівні посади в Організації з безпеки і співробітництва в Європі, працював речником і спічрайтером в Управлінні ООН з наркотиків і злочинності, а також був віце-президентом Міжнародного інституту миру. Окрім роботи в GI-TOC, він обіймає посаду старшого радника зі стратегічних питань у Женевському центрі політики безпеки та викладає у Віденській дипломатичній Академії.

Руджеро Скатуерро - старший аналітик GI-TOC і кандидат наук з кримінального правосуддя та безпеки в Словенії. Він проводить дослідження у Східній та Південно-Східній Європі, зокрема, з питань, пов'язаних з італійською мафією. Основними сферами його інтересів та експертизи є торгівля наркотиками та практика наркоспоживання в Європі, а також історія Коза Ностри та її зв'язки з іншими злочинними мережами в Середземномор'ї.

© 2024 Global Initiative Against Transnational Organized Crime.
Всі права захищені.

Жодна частина цієї публікації не може бути відтворена або поширена у будь-якій формі та будь-якими засобами без письмового дозволу Глобальної ініціативи (GI-TOC)..

Обкладинка: © *Simonas Vaikasas/Shutterstock*
Дизайн та ілюстрації: Елне Поттігер

З усіма запитаними та пропозиціями звертайтеся до:
Global Initiative Against Transnational Organized Crime
Avenue de France 23
Geneva, CH-1202
Switzerland
www.globalinitiative.net

ЗМІСТ

Передмова	iv
Методологія	2
Річка	3
Історія та значимість однієї з ключових водних артерій Європи	4
Форми, обсяги та характеристики торговельних операцій	7
Вразливість Дунайського регіону до організованої злочинності	11
Наскільки суттєва проблема?	12
Види злочинності	13
Прогалини в системі безпеки	15
Кораблі вночі: Прогалини в оперативній роботі	16
Співпраця правоохоронних органів: Забагато планів, замало реальних дій	17
Регіон трьох кордонів: Румунія–Молдова–Україна	19
Сприятлива для контрабанди екосистема	20
Пробудження дунайських портів	22
Майбутні ризики	24
Висновки та рекомендації	25
Рекомендації	27
Примітки	29



ВІД БАЧЕННЯ ДО ДІЇ: ДЕСЯТИЛІТТЯ АНАЛІЗУ, ЗЛАМУ ВКОРІНЕНИХ ПРАКТИК ТА ПРОТИДІЇ

Глобальна ініціатива проти транснаціональної організованої злочинності була заснована 2013 року. Її бачення полягало в мобілізації глобального стратегічного підходу до боротьби з організованою злочинністю шляхом зміцнення політичної прихильності до вирішення цієї проблеми, створення аналітичної бази даних про організовану злочинність, зламу вкорінених практик кримінальних економік і розвитку мереж протидії в постраждалих громадах. Десять років по тому загроза організованої злочинності є більшою, ніж будь-коли раніше, і тому вкрай важливо продовжувати діяти, створюючи скоординовану глобальну відповідь на цей виклик.



ПЕРЕДМОВА

Вантажне судно на якорній стоянці на ріці Дунай поблизу порту Ізмаїл на південному заході України під час російського вторгнення в Україну. © STRINGER/AFP /Getty Images

Дунай - друга за довжиною річка Європи, яка протікає через 10 країн між Німеччиною та Україною, від Шварцвальду до Чорного моря. Протягом всієї історії він був поясом Середньої Європи, сполучною ланкою між країнами Західної, Центральної та Східної Європи. Дунай набув нового стратегічного значення після повномасштабного вторгнення Росії в Україну в лютому 2022 року. Дунайські порти Румунії, Молдови та України стали життєво важливими для перевалки ключових експортних товарів, таких як зерно та добрива. У цей період в інфраструктуру портів (наприклад, крани та складські приміщення) надійшли значні інвестиції для підтримки зростаючих торговельних потоків. Однак, як свідчить досвід, швидке зростання законних видів діяльності без відповідного покращення безпекових умов може призвести до збільшення ризиків незаконної активності.

Попри це, вразливість Дунаю з точки зору організованої злочинності привертає недостатню увагу з боку політиків і розслідувачів. Цілком можливо, на те є доволі поважна причина: доказів такої небезпеки наразі недостатньо. Остання оцінка загрози організованої злочинності (проведена Європолом) датується 2011 роком. Протягом останнього десятиліття на Дунаї було виявлено незначну кількість випадків вилучення контрабанди, і хоча у звіті Глобальної ініціативи проти транснаціональної організованої злочинності (GI-TOC) за 2022 рік стосовно торгівлі через порти в Південно-Східній Європі¹ згадуються окремі випадки організованої злочинності на Дунаї, вони виходять за рамки цього дослідження. Чи є нинішня відсутність повідомлень про злочинну діяльність ознакою низького рівня ризику на внутрішніх водних шляхах, чи це відображення обмеженої уваги і ресурсів? Зрештою, як кажуть, «хто не шукає, той не знаходить».

GI-TOC, яка відстежує вплив війни в Україні на нелегальну економіку, має всі можливості для вивчення цього питання. У вересні 2023 року Сполучене Королівство замовило це дослідження для вивчення вразливості Дунаю до незаконної торгівлі.

Один з головних висновків цього звіту - тривожний брак співпраці між правоохоронними органами придунайських країн, навіть попри те, що більшість з них є членами або партнерами Європейського Союзу. Це дослідження знайшло небагато доказів незаконної торгівлі на річці, частково через брак даних про конфіскації, що вказує на потенційні прогалини в системі безпеки. Проте воно дозволило виявити кілька вразливих місць, які створюють сприятливе середовище для різних видів незаконної діяльності на деяких ділянках Дунаю.

Крім того, зростання ролі дунайських портів - особливо в Румунії, Молдові та Україні - через агресію Росії проти України створює нові можливості і збільшує значення річки, але водночас виникають нові виклики, в тому числі підвищений ризик організованої злочинності. Як наслідок, частина цього звіту присвячена оцінці

потенційного ризику організованої злочинності в регіоні трьох кордонів вздовж течії нижнього Дунаю. Звіт завершується низкою рекомендацій щодо зменшення вразливості до незаконних потоків пального, сигарет, контрабанди мігрантів та інших форм організованої злочинності вздовж річки, а також стосовно покращення співпраці між правоохоронними органами різних країн.

Методологія

З огляду на брак вторинних даних про незаконну діяльність у Дунайському регіоні, більшість матеріалів цього звіту ґрунтується на результатах польових досліджень та інтерв'ю. Вони проводилися в Мохачі (Угорщина), Кишиневі та Джурджулештах (Молдова), Бухаресті та Галаці (Румунія), а також у портах Рені та Ізмаїла в Україні. У період з жовтня 2023 року по березень 2024 року відбулися інтерв'ю з широким колом співрозмовників: від водіїв вантажівок в Україні до співробітників річкової поліції в Австрії та Угорщині, від експертів з питань контрабанди пального в Сербії до представників річкової адміністрації нижнього Дунаю в Румунії.

25 березня 2024 року у Відні відбулася консультативна зустріч, у якій взяли участь експерти з правоохоронних органів кількох придунайських прикордонних держав, представники Міністерства внутрішніх справ та Міністерства європейських та міжнародних справ Австрії - як голови Європейської стратегії з питань Дунайського регіону (ЄСДР), а також члени секретаріату ЄСДР. Під час цього заходу автори мали змогу перевірити свої припущення та висновки, вивчити попередній досвід та отримати відгуки щодо проєкту своїх рекомендацій.



РІЧКА

© Фото надане

Історія та значимість однієї з ключових водних артерій Європи

Дунай став візитівкою кількох європейських столиць, зокрема Відня, Братислави, Будапешта та Белграда. Уздовж цієї річки, довжиною понад 2 900 кілометрів, розташовано 96 портів, які обслуговують переважно баржі та пасажирські судна², що робить її життєво важливою водною артерією для торгівлі та подорожей, а також популярним напрямком туристичних круїзів. Незважаючи на те, що розгалужена мережа портів робить Дунай вразливим до незаконної торгівлі, існує небагато доказів злочинної активності на цій річці. Огляд недавньої історії та торговельної діяльності вздовж неї може допомогти в розумінні ризиків, пов'язаних із Дунаєм.



МАЛЮНОК 1 Головні порти на Дунаї.

Торговий коридор

Під час холодної війни більшість країн, розташованих уздовж Дунаю, перебувала під комуністичним правлінням. У 1970-х і 80-х роках в шлюзи, дамби і гідроелектростанції вздовж річки, такі як дамба Залізні Ворота в Румунії і дамба Габіцково в Словаччині надходили значні інвестиції. Але поки річка текла крізь залізну завісу, чимало дунайських портів вкривалися іржею.

Дунай отримав нове життя під час війни в Югославії на початку 1990-х років. Щоб обійти санкції, паливо контрабандою переправляли на баржах з України до нинішньої Сербії. Тоді це був великий бізнес для озброєних угруповань, представників кримінальних кіл та їхніх політичних покровителів.³ За неофіційними оцінками, загальна сума незаконно відмитих грошей, отриманих від торгівлі нафтопродуктами, виведених з Югославії між 1992 і 1995 роками, становить від 5 до 11 мільярдів доларів США.⁴

Після закінчення бойових дій в Югославії та разом із розширенням ЄС до відновлення річки докладалися значні зусилля. Станом на 2007 рік, коли Румунія та Болгарія приєдналися до ЄС, переважна її частина протікала територією країн-членів Євросоюзу. Відтоді, як 1 січня 2023 року Хорватія (яка стала членом ЄС 2013 року) приєдналася до Шенгенської зони, майже половина довжини річки припадає на територію Шенгенської спільноти. Таким чином, Дунай став засобом європейської інтеграції через Транс'європейську транспортну мережу. Зокрема, річка стала частиною коридору Рейн-Майн-Дунай, який слугуватиме основним транспортним шляхом зі сходу на захід між країнами континентальної Європи, з'єднуючи Францію, Німеччину, Австрію, Чехію, Словаччину, Угорщину, Румунію та Болгарію. Коридор покращить сполучення високошвидкісних залізниць і внутрішніх водних шляхів вздовж рік Майн і Дунай, сягаючи Чорного моря.⁵

Внаслідок вторгнення Росії в Україну значення річки значно зросло, і вона почала привертати більшу увагу. Блокування багатьох чорноморських портів змусило трейдерів шукати альтернативні маршрути для доставки зерна, добрив та інших ключових експортних товарів на ринок. Як результат, з 2022 року обсяг торгівлі через дунайські порти в Молдові та Україні збільшився, разом з інвестиціями в

інфраструктуру, таку як перевантажувальні термінали та складські потужності. У період з 2021 по 2022 рік обсяг вантажів, перевезених через Сулинський канал, подвоївся - з 5 070 до 10 568 тонн,⁶ тоді як загальний вантажообіг в українських портах зріс більш ніж удвічі - з 5 505 до 16 505 тонн, переважно завдяки збільшенню обсягів зернових вантажів.⁷ Тенденція



Суховантажні судна рухаються Сулинським каналом, річковим судновим коридором між Дунаєм і Чорним морем, липень 2023 року. © Andrei Pungovschi/Bloomberg/Getty Images

продовжилася і в перші два квартали 2023 року.⁸

Однак водночас зросли і ризики, про що свідчать напади Росії на українські порти Рені та Ізмаїл. Одразу після виходу з Чорноморської зернової угоди Росія розпочала атаки на українські порти, в тому числі на Дунаї, завдаючи шкоди об'єктам портової інфраструктури, цивільним суднам та зерносховищам.⁹

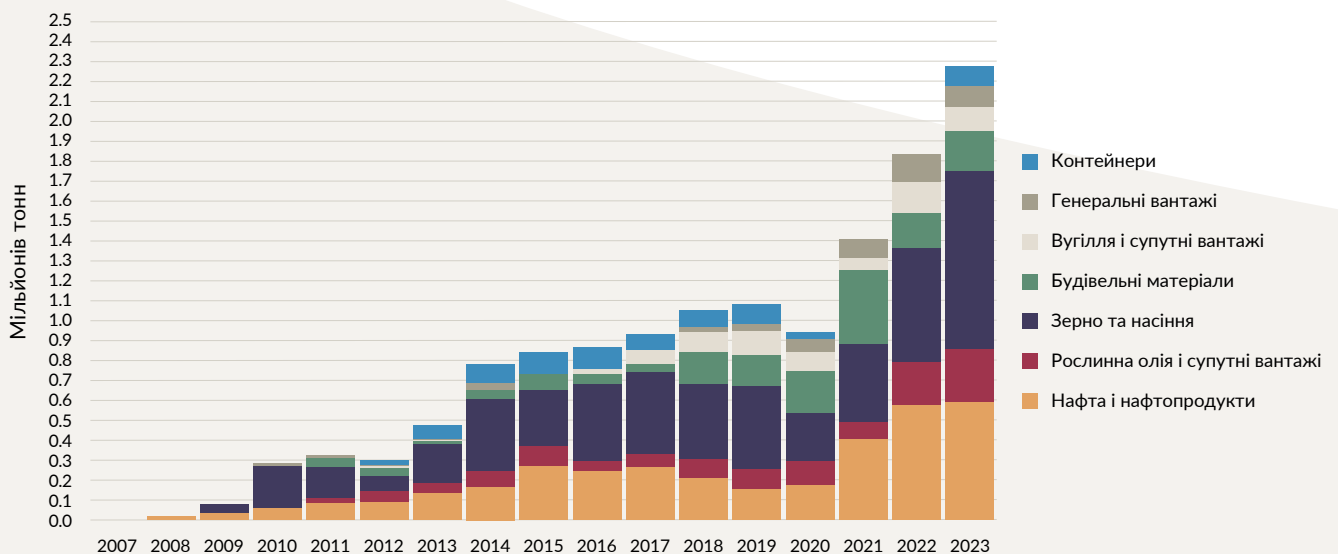
Регіональне співробітництво

Розташовані на берегах річки держави здавна співпрацюють у сфері безпеки та вільного судноплавства на Дунаї. Європейську Дунайську комісію було створено ще 1856 року, що робить її однією з найперших програм багатостороннього міжнародного співробітництва в Європі. Після Другої світової війни, попри те, що Європа була розділена, 1948 року було створено нову Дунайську комісію для підтримки та покращення умов судноплавства на

річці. Ухвалена нею «Конвенція про режим судноплавства на Дунаї»¹⁰ надає рівний доступ громадянам, комерційним суднам і товарам з усіх держав, забезпечуючи справедливе ставлення у питанні портових і навігаційних зборів, а також умов для торговельного судноплавства. Однак положення цієї конвенції не охоплюють питання безпеки або співпраці правоохоронних органів. Крім того, в роботі та рекомендаціях комісії безпека зазвичай трактується в контексті безпеки судноплавства і безпеки портів, а не протидії протиправній діяльності.¹¹

Важливим кроком вперед у співпраці стало ухвалення Європейською Комісією у грудні 2010 року Європейської стратегії реагування на надзвичайні ситуації (EUSDR).¹² Стратегія складається з 11 пріоритетних напрямів, які мають на меті вирішення спільних викликів у сферах зв'язку, захисту навколишнього середовища, благополуччя та безпеки для країн-членів ЄС і країн, які не входять до ЄС.¹³ Однак, поки що EUSDR не призвела до значних оперативних зрушень, і ця стратегія не є юридично обов'язковою на рівні конвенції.

З початку 21-го століття різні програми та фінансові ініціативи ЄС були спрямовані на модернізацію судноплавної інфраструктури, сприяння екологічній стійкості та забезпечення відповідності міжнародним стандартам. Уряди, іноземні інвестори і приватні компанії також вкладають кошти в покращення інфраструктури дунайських портів. Хорошим прикладом є порт Джурджулешти в Молдові. До 1999 року Молдова (яка проголосила незалежність 1991 року) не мала виходу до Дунаю. Це змінилося після укладення угоди про обмін територіями з Україною, було підписано 1999 року.¹⁴ В результаті Молдова отримала коротку смугу дунайського берега довжиною менше одного кілометра. Сьогодні порт, який належить Європейському банку реконструкції та розвитку і експлуатується Дунайською логістичною компанією, може похвалитися нафтовим терміналом, двома зерновими терміналами, складськими приміщеннями та сучасним заводом із подрібнення насіння (для виробництва рослинної олії). Як показано на Малюнку 2, обсяг перевалки через цей порт зріс майже з нуля до 1 мільйона тонн у період з 2008 по 2019 рік, а відтоді збільшився більш ніж удвічі, сягнувши 2023 року обсягу трохи менше 2,3 мільйона тонн.¹⁵



МАЛЮНОК 2 Обсяги перевалки в Міжнародному вільному порту Джурджулешти (2007-2023 роки).

ДЖЕРЕЛО: Danube Logistics, Giurgiulesti International Free Port, International Logistics Hub and Business Park, травень 2024 року, https://gifp.md/en/wp-content/files_mf/17151797872024MayGIFPOverview.pdf

Форми, обсяги та характеристики торговельних операцій

На Дунаї активно працюють близько 3 000 вантажних суден і 300 круїзних лайнерів.¹⁶ У районі дельти Дунаю, площею понад 4 000 квадратних кілометрів, яка переважно розташована в Румунії і частково в Україні, річка достатньо глибока і широка, щоб приймати морські вантажні судна, які прибувають з Чорного моря (див. Малюнок 3). Більшість суден, що працюють на річці, - це баржі, які перевозять сипучі вантажі або паливо, а не контейнери, хоча порти вздовж Дунаю в Україні, Румунії та Молдові з 2022 року пристосовують свої операції до збільшення обсягів контейнерних перевезень.



Розвантаження баржі у порту Джурджулешти, Молдова. © Photo supplied

Велика пропускна спроможність і низькі транспортні витрати роблять Дунай економічно вигідним маршрутом для перевезення таких товарів, як будівельні матеріали, лісова і сільськогосподарська продукція (пшениця, зерно, рослинна олія і деревина), металобрухт, вугілля, паливо, добрива, залізна руда і сталь. Уздовж Дунаю розташовано кілька великих металургійних заводів у Лінці (Австрія), Дунауйвароші (Угорщина) та Галаці (Румунія).¹⁷ З точки зору правоохоронної системи, такі вантажі складно контролювати. Контрабандні товари можуть бути приховані під вантажами сталі або деревини, що перевозяться баржою, у вантажних мішках, що використовуються для перевезення добрив або солі, у партіях гравію або зерна, а також у порожніх елементах конструкції самої баржі. Проведення ретельної перевірки вимагало би повного розвантаження судна, що є економічно неефективним та потребує значних витрат часу.

Дунай привабливий для транспортної галузі з кількох причин. По-перше, він пропонує нижчі витрати на перевезення, ніж альтернативні види транспорту, такі як

автомобільний або залізничний. Крім того, водний транспорт дозволяє перевозити великі обсяги вантажів, особливо сипучих, що перевищує можливості інших видів транспорту. Зокрема, зазвичай самохідний буксир-штовхач здатен штовхати перед собою колону з чотирьох-шести барж. Безпека судноплавства вважається високою, особливо порівняно з небезпечними дорогами, скажімо, в Румунії та Україні. Крім того, інвестиції останніх років - частково в результаті розширення ЄС і зміщення торговельних потоків, спричиненого російським вторгненням, - призвели до поліпшення інфраструктури кількох дунайських портів і прибережної зони. Приміром, сполучення з автомобільними і залізничними мережами тісніше інтегрувало річку в регіональні транспортні схеми і маршрути.¹⁸

Однак транспортні перевезення Дунаєм не позбавлені недоліків. Одним з них є повільність переміщення вантажів, що впливає на своєчасність поставок. На річці функціонує 18 шлюзів, а деякі порти мають лише обмежену кількість причалів. Процес перетину кордонів також може забирати багато часу.¹⁹

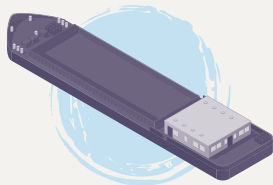
ЄСДР вжила низку заходів для спрощення та гармонізації адміністративних процесів, запровадивши Дунайські стандартні навігаційні форми (також відомі як під назвою DAVID). Як результат, звіти про прибуття і відправлення, списки екіпажу і пасажирів тепер стандартизовані і доступні на спільному веб-сайті. Крім того, для спрощення вимог до звітності про судна, їхній вміст і рейси фахівці ЄСДР розробили Центрально-Східноєвропейську інформаційну систему звітності (CEERIS), яка зменшує бюрократичний тягар для судових операторів і водночас підвищує ступінь прозорості для прикордонної поліції та митниці. Однак вона не є обов'язковою на всіх ділянках ріки, і оскільки країни мають різні закони про захист даних, вони не обмінюються інформацією в повному обсязі.

Також надходять скарги на недостатньо розвинену інфраструктуру та недосконале обладнання як у портах, так і між портами та внутрішніми регіонами. Зокрема, це стосується автомобільного та залізничного сполучення. Яскравим прикладом є довгі черги на кордонах у регіоні трьох кордонів - між Румунією, Молдовою та Україною, які спостерігаються з лютого 2022 року. Те, що мало стати Шляхами солідарності Україна-ЄС, перетворилося на затори на кордонах. Через обмежену кількість доріг і переходів, а також збільшений трафік, вантажівкам доводиться витратити декілька днів, щоб подолати лише кілька кілометрів. Щоправда, як повідомляється, цей процес можна прискорити, давши невеликий хабар прикордонникам.²⁰ З одного боку, невеликі портові міста у регіоні трьох кордонів не мають необхідної інфраструктури, приміром, мостів і кільцевих розв'язок, щоб впоратися зі зростаючим обсягом торгівлі. З іншого - низькооплачувані прикордонники не зацікавлені докладати додаткових зусиль, щоб впоратися із заторами, що підвищує вразливість до хабарництва.²¹

Ще одним стримуючим фактором є низька розгалуженість водних шляхів порівняно з альтернативними транспортними схемами, що може обмежувати доступ до деяких регіонів. У низці придунайських країн недостатній розвиток річкової інфраструктури створює навігаційні проблеми, перешкоджаючи безперервному функціонуванню водних транспортних систем. Крім того, на деякі ділянки ріки суттєво впливають гідрологічні та метеорологічні умови, зокрема, низький рівень води, замерзання і природні зміни глибини фарватеру. Висота мостів обмежує кількість рівнів контейнерів, які можна завантажити на судна. Модернізація флоту коштує дорого, що пояснює, чому чимало барж, які перебувають в експлуатації, спустили на воду ще в 1960-х і 1970-х роках, до того ж вони оснащені дизельними двигунами, які споживають багато пального.

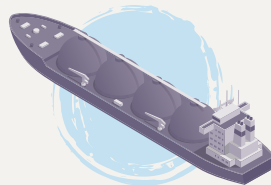
Залежно від комбінації силових установок і місткості трюмів, на Дунаї та його судноплавних притоках експлуатуються п'ять типів вантажних суден. Див. малюнок нижче.

Основним методом судноплавства на Дунаї є використання колон, зокрема буксирних, зчеплених і буксирно-зчеплених, причому окремі вантажні судна становлять незначну частку від загальної кількості перевезень. Основним принципом створення колони є групування суден у буксирні формації таким чином, щоб звести до мінімуму опір води під час руху або забезпечити достатні можливості для зупинки і маневрування, передусім коли колона рухається вниз за течією. Для зменшення опору води ліхтери розташовуються в шаховому порядку в напрямку до корми.²²



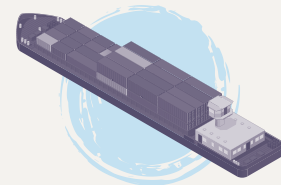
Суховантажні судна

Перевезення широкого спектру вантажів, зокрема лісу-кругляка, ролонної сталі, зерна та руди. Ці судна зазвичай можуть приймати на борт від 1 000 до 2 000 тонн вантажу і часто використовуються на Дунаї у складі зчеплених або буксирно-зчеплених конвоїв.



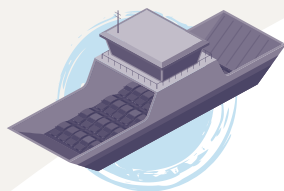
Танкери

Перевезення мінеральної нафти та її похідних (бензин, дизельне паливо, мазут), хімічних продуктів або зрідженого газу.



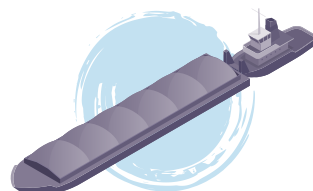
Контейнерні судна

У Дунайському регіоні контейнерні конвої з чотирма буксирами вважаються найкращим способом збільшення пропускної спроможності. Такий конвой має загальну вантажопідйомність до 576 двадцятифутових еквівалентів (TEU).



Ролкери

Найважливіші типи товарів, що перевозяться таким чином, охоплюють легкові автомобілі, будівельну та сільськогосподарську техніку, зчленовані транспортні засоби та напівпричепи, а також великогабові та великогабаритні вантажі.



Буксирні колони

Вони складаються з моторизованого судна, що використовується для буксирування, і одного або декількох немоторизованих штовхачів, які міцно приєднані до моторизованого буксира.

МАЛЮНОК 3 Типи вантажних суден, що найчастіше використовуються на Дунаї.

Хоча низький рівень безпеки та обмежена увага поліції можуть зацікавити представників кримінальних кіл, деякі особливості, що роблять Дунай менш привабливим для торгівлі, також роблять його менш привабливим і для злочинців. Для забезпечення безперешкодної незаконної торгівлі, злочинці прагнуть максимальної ефективності та мінімального ризику. Хоча на Дунаї рівень ризику може бути доволі низький, недостатній зв'язок з іншими транспортними комунікаціями, доступ до доріг і логістичних послуг, також робить його менш ефективним, ніж транспортування нелегальних товарів через морські порти. Крім того, сухопутні кордони набагато протяжніші, тому їх легше перетнути, ніж річкові.

Підсумовуючи, можна сказати, що хоча Дунай набув нового значення завдяки розширенню ЄС, тенденціям переходу до зеленої економіки та війні в Україні, в більшості дунайських портів, за винятком розташованих в Україні та, меншою мірою, в Болгарії і Сербії, з 2019 року не відбулося значного зростання обсягів вантажообігу.

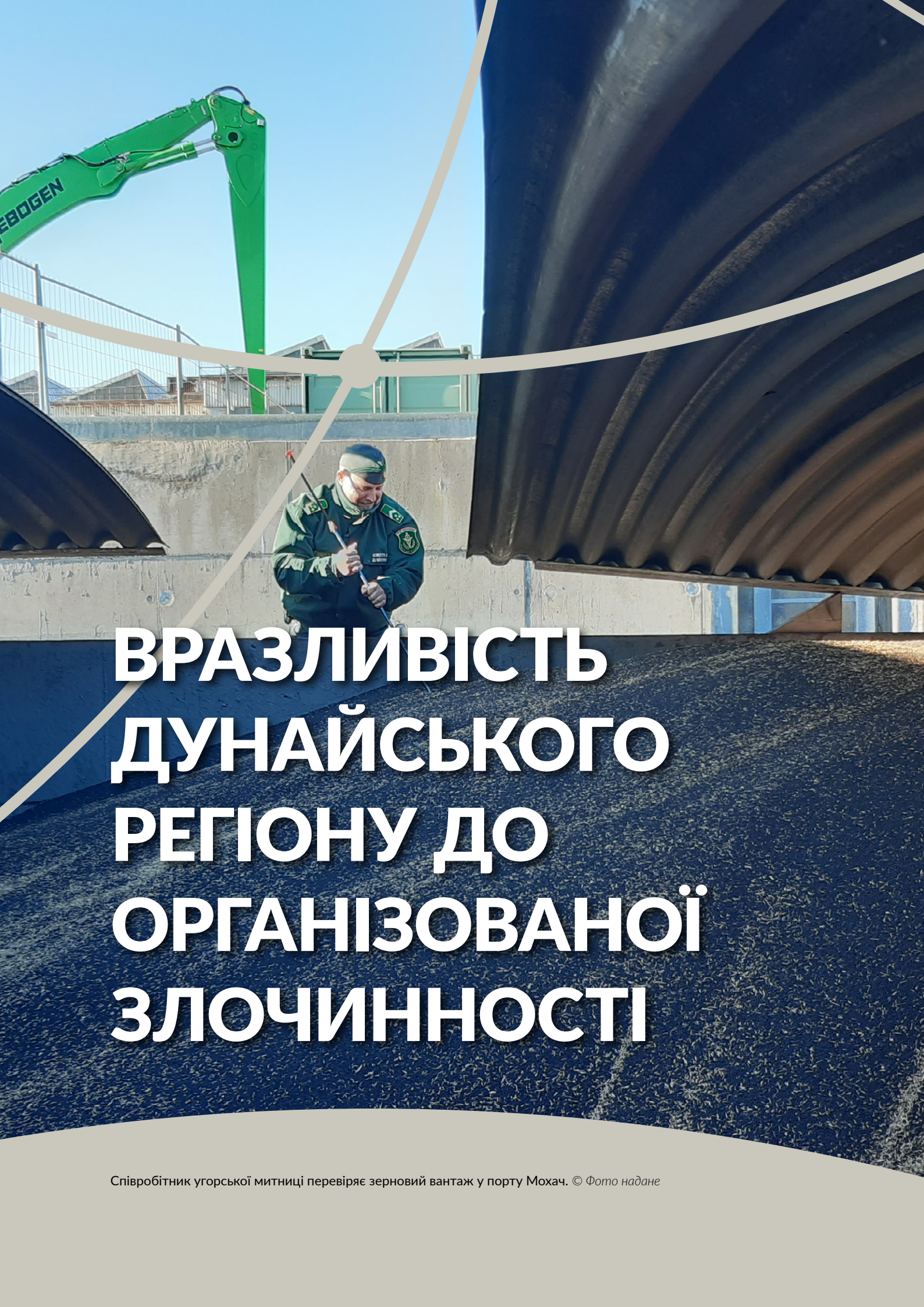
Тим не менш, збільшення інвестицій в інфраструктуру і посилення міжнародної кооперації можуть розкрити потенціал річки. Водночас ці фактори можуть зробити Дунай привабливішим для організованої злочинності.

Порти (тоннаж)	2019	2020	2021	2022	2022 Q1+Q2	2023 Q1+Q2
Німеччина	3 274	3 511	2 999	2 410	1 370	1 047
Австрія	6 452	6 050	6 356	5 363	3 252	2 506
Словаччина	1 664	1 553	1 846	1 934	952*	810*
Угорщина	6 064	6 742	5 715	4 063	1 356	1 746
Хорватія	814	948	697	582	338.8	186.4
Сербія	9 735	8 164	13 610	12 023	6 366	6 628
Болгарія	5 385	5 431	7 111	7 104	3 751	4 004
Румунія	28 474	27 307	28 457	24 355	12 976	13 053
Республіка Молдова	1 299	1 185	1 819	2 144	1 140	1 238
Україна	5 629	4 055	5 505	16 505	5 102	15 146

МАЛЮНОК 4 Вантажообіг дунайських портів, 2019–2023 роки.

ПРИМІТКА: *Позначка для портів Братислави і Комарно.

ДЖЕРЕЛО: Pyotr Semyonovich Suvorov, *Market observation for Danube navigation, results in 2022*, Danube Commission, 2023 рік, сторінка 2, <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/>



ВРАЗЛИВІСТЬ ДУНАЙСЬКОГО РЕГІОНУ ДО ОРГАНІЗОВАНОЇ ЗЛОЧИННОСТІ

Співробітник угорської митниці перевіряє зерновий вантаж у порту Мохач. © Фото надане

Наскільки суттєва проблема?

Існує мало свідчень про незаконну торгівлю вздовж Дунаю. Зафіксовано лише кілька випадків вилучення нелегальних вантажів, зокрема, наркотиків, сигарет і пального, однак переважну більшість фактів незаконної діяльності виявили випадково. Наприклад, у березні 2019 року румунські правоохоронні органи вилучили понад тону кокаїну, але це сталося лише внаслідок того, що судно, яке його перевозило, перекинулося в дельті Дунаю.²³ У жовтні 2021 року майже 3 мільйони пачок безакцизних сигарет знайшли в мішках з сіллю на баржі в Пакші, Угорщина, коли під час розвантаження один з ременів слінг-мішка, в якому вони були заховані, розірвався.²⁴ У липні 2018 року сербська поліція вилучила 575 тонн незадекларованої нафти, у серпні 2019 року - 200 тонн контрабандного дизельного палива, а в листопаді 2021 року - 50 тонн неоподаткованих нафтопродуктів.²⁵ Попри те, що такі випадки поодинокі, розмір партій свідчить про те, що злочинці не вперше використовують ці маршрути або способи переправлення. Зокрема, під час розслідування справи про виявлення сигарет в Угорщині слідчі дійшли висновку, що не можна виключати, що в період з лютого по липень 2021 року відбулося чотири попередні аналогічні перевезення.²⁶

Основною проблемою є складність здійснення контролю на баржах. Інша перешкода полягає в тому, що обидва кінці річки з'єднані з морськими портами, в яких здійснюється лише незначний контроль вантажів перед тим, як вони потрапляють до Дунаю. Наприклад, кокаїн, вилучений у дельті Дунаю 2019 року, був доставлений з Бразилії через порт Констанца в Румунії.²⁷

Низька кількість вилучень може бути наслідком недостатньої уваги до незаконної торгівлі на Дунаї. Наразі немає окремої транс-дунайської правоохоронної мережі, остання оцінка серйозної загрози організованої злочинності на річці (проведена Європоллом) датується 2011 роком (але її немає у відкритому доступі), а досліджень на цю тему майже не проводили. Коли йдеться про боротьбу зі злочинністю, увага і ресурси прибережних держав зосереджені на інших пріоритетах, таких як контрабанда кокаїну через західноєвропейські порти, нелегальне переправлення мігрантів через сухопутні кордони і, меншою мірою, організована злочинність на Західних Балканах або зміни в нелегальній економіці в Чорноморському регіоні. Щорічна спільна операція прибережних держав, відома як DARIF, яка триває кілька днів і в якій беруть участь сотні правоохоронців з 10 країн, зазвичай закінчується лише кількома арештами і штрафами, але доказів існування серйозної організованої злочинної мережі виявлено наразі небагато.

Тим не менш, як зазначили деякі експерти в інтерв'ю для цього звіту, «той факт, що майже нічого не знайдено, не означає, що тут нема що шукати».²⁸ Поза тим, якщо організована злочинність справді не становить серйозної проблеми на Дунаї, було б добре, якби так тривало й надалі. Тому, замість того, щоб зосередити увагу на окремих правоохоронних операціях або великих конфіскаціях, у цьому розділі оцінюється вразливість до організованої злочинності та розглядаються ознаки видів незаконної діяльності, поширених на річці.



Сторожовий катер патрулює річковий порт Рені в Одеській області України, липень 2022 року. © Sergii Kharchenko/
NurPhoto/Getty Images

Види злочинів

За прикладом Міжнародної комісії із захисту річки Дунай, яка ділить Дунай на три субрегіони за географічними ознаками, для кращого аналізу різних кримінальних ринків буде доцільно розділити річку на три ділянки.²⁹ Перша ділянка, Сектор А, простягається від каналу Рейн-Майн-Дунай у Німеччині та Нідерландах до кордону Шенгенської зони в районі Мохача (Угорщина) або Вуковара (Хорватія). Сектор В проходить від регіону трьох кордонів - Угорщини, Хорватії та Сербії - до міста Бреїла в Румунії. Сектор С охоплює регіон трьох кордонів між Румунією, Молдовою та Україною.

Торгівля наркотиками

Сектор А, ймовірно, є найменш дослідженою ділянкою річки, оскільки вважається безпечним, а також тому, що на ньому мало контрольних пунктів. У минулому траплялися випадкові вилучення канабісу в контейнерах, а також проблеми з викраденням моторних човнів. Лише зрідка відбувається вилучення кокаїну або синтетичних наркотиків. Це може бути пов'язано з тим, що контейнери, які прямують з портів Північного моря до Дунаю через канал Рейн-Майн-Дунай, перевіряють дуже обмежено, що дозволяє наркотикам легко проникати через цей канал. Крім того, судна, що рухаються верхньою частиною Дунаю, не проходять жодного прикордонного контролю, поки не досягнуть кордону Шенгенської зони в Мохачі або

Вуковарі, але навіть тут їх вкрай рідко перевіряють на виході із території Євросоюзу. Іншими словами, якщо тільки поліція не отримає наводку, у неї немає підстав перевіряти вантажі, що переміщуються між Нідерландами, Німеччиною та кордоном Шенгенської зони. Це робить верхню частину річки вразливою до контрабанди синтетичних наркотиків і прекурсорів із заходу на схід. Зокрема, значна кількість синтетичних наркотиків потрапляє з Нідерландів до Сербії та Болгарії. Частина цього трафіку може проходити через Дунай.

У верхів'ї річки, особливо між Баварією та Угорщиною (через Словаччину), рухається велика кількість круїзних суден. Співробітники річкової поліції подекуди висловлюють занепокоєння стосовно складності виявлення розшукуваних осіб на борту, підроблених проїзних документів (наприклад, для членів екіпажу), а також щодо зберігання і перевезення невеликих партій наркотичних речовин.³⁰ На круїзних лайнерах спостерігається відносно висока плинність кадрів серед обслуговуючого персоналу, незначна кількість перевірок і відносно низька заробітна плата, що створює певну вразливість до кримінального впливу. Але разом з тим, ризик оцінюється як відносно низький.

Контрабанда

Сектор В, середня ділянка річки, стикається з іншими проблемами, а саме - з контрабандою пального та мігрантів. Відносно високі ціни на пальне в Сербії роблять її вразливою до контрабандного пального, яке зазвичай походить з України, Молдови або Хорватії. Згідно з дослідженням GI-ТОС від 2024 року, на 588 кілометрах Дунаю, які проходять через Сербію, є майже 40 локацій, де існує ризик контрабанди пального.³¹ Митники в болгарському порту Русе, поблизу кордону з Сербією, 2021 року провели 35 затримань вантажів із паливом, а 2022 року - 39, конфіскувавши за цей час понад 74 тонни нелегальних нафтопродуктів.³² У період з 2018 по 2022 рік сербська поліція вилучила 1 861 тону нафтопродуктів під час розслідування 410 справ про контрабанду пального.³³ Деякі види контрабанди мають незначні масштаби, наприклад, продаж невеликих обсягів пального в каністрах місцевим водіям або рибалкам. Але інші операції здійснюються в промислових масштабах: судна (часто вимикаючи свої транспондери) нелегально перевозять надлишки пального, які перевантажують на баржі, які потім причалюють у задалегідь підготовлених місцях уздовж Дунаю і зливають пальне в автоцистерни, які доставляють його на місцеві заправні станції.³⁴ Очікується, що з 2025 року, коли закінчиться термін дії дозволу ЄС, Болгарія припинить експорт сирої нафти з Росії. Це може створити нові стимули для контрабанди палива на Дунаї.

Середня частина Дунаю також є вразливою для незаконного ввезення мігрантів, зазвичай з Румунії та Болгарії до Сербії або з Сербії до Хорватії та Угорщини. Наприклад, у березні 2024 року в результаті операції, проведеної Європолем, було заарештовано кількох контрабандистів, які намагалися переправити мігрантів з Болгарії через Дунай на човнах до Румунії, а звідти - до Угорщини.³⁵ Контрабандисти також намагаються створити трафік у зворотному напрямку, через сербський кордон (в районі Кладово або Текії) до Румунії.³⁶ Іншою активною зоною є регіон трьох кордонів між Боснією і Герцеговиною, Сербією та Хорватією. Мігранти намагаються перетнути кордон з Сербії до Хорватії (особливо в районі Батини і Даля) або через річку Сава.³⁷ Повідомляється навіть про випадки загибелі біженців та мігрантів під час спроб перетину кордону.³⁸ Двостороннє співробітництво між Хорватією та Сербією у цій сфері ускладнюється тим, що прикордонна територія вздовж Дунаю ще й досі залишається спірною.

Інші злочини

Сектор С, який знаходиться у нижній течії річки в районі дельти, є найдинамічнішим і найвразливішим для організованої злочинності. Українські дунайські порти розташовані у відносно віддаленому регіоні країни, неподалік від Молдови і на південний захід від Одеси, який був дещо занедбаний після здобуття Україною незалежності 1991 року. Цей регіон описують як «рай для контрабандистів з розлогими водно-болотними угіддями і слабо охоронюваними кордонами».³⁹ Міста Рені та Ізмаїл з'єднані з рештою території України лише двома дорогами на сході та через незручний пункт перетину кордону з Молдовою на заході.

Цей етнічно різноманітний регіон, історично відомий як Бессарабія, має власну екосистему економічного виживання та управління під контролем місцевих бізнесових та політичних еліт. В обмін на лояльність до центрального уряду ці еліти отримали умовний дозвіл контролювати бізнес у регіоні⁴⁰, включно із портами на Дунаї. Місцевих чиновників подекуди звинувачують у коруптованості.⁴¹ Як наслідок, одним

Член екіпажу оглядає баржу з нафтою в порту Мохач, січень 2024 року. © Фото надане



з найбільших ризиків у регіоні є корупція, а також контрабанда широкого спектру товарів, що ввозяться до портів або вивозяться з них. Ще одним фактором ризику є близькість до сепаратистського анклаву Придністров'я.

Різне збільшення обсягів легальної торгівлі через порти в регіоні трьох кордонів - Румунії, Молдови та України - несе з собою ризики збільшення обсягів також і нелегальної діяльності. Наприклад, з 2022 року лунають звинувачення в тому, що паливо з Росії імпортується до Румунії та Молдови, а потім

Прогалини в системі безпеки

Коли офіційні особи обговорюють безпеку на Дунаї, вони зазвичай мають на увазі безпеку судноплавства. Безпеці з точки зору незаконної торгівлі та організованої злочинності приділяється недостатньо уваги.

Співробітники поліції та митниці, які здійснюють прикордонний контроль, зазвичай перевіряють документи судна та його екіпажу, але ці перевірки не дуже ефективні через брак платформ для обміну інформацією та складну специфіку руху самих суден. Той факт, що не всі країни або судна використовують систему CEERIS, означає, що прикордонна поліція часто отримує інформацію про наближення судна лише за кілька годин до його прибуття, що обмежує її здатність проводити належну оцінку ризиків і перевірку судна, його вантажу та екіпажу. Це також порушує Шенгенський прикордонний кодекс, згідно з яким інформація повинна надходити щонайменше за 24 години до прибуття судна. Такий митний ризик може бути зменшений завдяки впровадженню в Євросоюзі нової Системи імпортного контролю - Import Control System 2, яка являє собою програму попереднього контролю та безпеки, що сприятиме ефективнішому обміну інформацією.⁴⁴ Однак головним викликом в процесі її введення в дію буде гармонізація національного законодавства та процедур з цією системою.

На відміну від контейнерів, баржі не піддаються рентгенівському обстеженню, а це означає, що контроль повинен здійснюватися буквально вручну або за допомогою собак-шукачів. В середньому огляд баржі, наприклад, в Мохачі, триває близько

перепродається цими країнами Україні.⁴² Хоча за останні кілька років у регіоні було вилучено незначну кількість нелегальних товарів, правоохоронні органи працюють тут недостатньо ефективно, а корупція процвітає. Основними ризиками в цьому регіоні є контрабанда сигарет (у тому числі нелегально вироблених у Молдові та Україні), синтетичних наркотиків (ринок яких в Україні зростає), а також зброї. Крім того, надходять повідомлення про вирощування конопель у дельті Дунаю.⁴³

40 хвилин. Він передбачає фізичний огляд кают і вантажних приміщень, а також перевірку вантажів, наприклад, пшениці і гравію, за допомогою лавинного зонду. Крім того використовуються складніші інструменти, зокрема, ручні рентгенівські апарати і ендоскопи, а також дозиметри для вимірювання рівня радіоактивного випромінювання.⁴⁵ Собаки-нюхачі довели свою ефективність, але шум і запахи баржі через деякий час можуть стати для них нестерпними, і тваринам потрібен відпочинок.⁴⁶ Крім того, контрабандисти навчилися ховати контрабанду в такий спосіб, що собакам важко її виявити, як у випадку з сигаретами, захованими у вантажних мішках (їх часто називають «біг-бегами») із сіллю. Крім того, тренування і утримання службових собак - дороге задоволення, і прикордонним службам на Дунаї їх не вистачає.

Візуальне спостереження вздовж Дунаю обмежене. Збільшення кількості засобів спостереження зменшило б ризик піратства і крадіжок з суден, незаконного переправлення мігрантів (або на човнах, або через річку) і незаконних причалів, особливо для контрабанди пального. Попри те, що охоплення всієї довжини берегової лінії річки недоцільне, нереальне і надто дороге, ефективніше використання камер - наприклад, у вже відомих місцях контрабанди пального - могло б пролити світло на діяльність екіпажів суден, які вимикають свої транспондери.

У деяких придунайських країнах відбуваються регулярні ротації співробітників митної та прикордонної поліції: одні тижні вони можуть проводити на сухопутних кордонах, а інші - на

річкових. Така система покликана зменшити ризики корупції, але вона також знижує ймовірність того, що посадовці набудуть специфічних навичок обшуку барж і збору оперативної інформації. Наприклад, у Молдові, де берегова лінія становить менше одного кілометра, співробітники прикордонної поліції і митниці, схоже, навіть не проходили спеціальної підготовки з огляду суден.⁴⁷ У кількох країнах, розташованих уздовж річки, стверджують, що співробітники поліції і митниці пройшли стандартне навчання, необхідне для роботи з контейнерними вантажами, але не отримали спеціалізованої підготовки з питань безпеки на внутрішніх водних шляхах, наприклад, як проводити перевірку баржі.⁴⁸ Занепокоєння також викликають різні стандарти прикордонного контролю. Наприклад, після вступу

Хорватії до Шенгенської зони 1 січня 2023 року прикордонний контроль у Вуковарі вважається більш формальним, ніж у Мохачі.⁴⁹

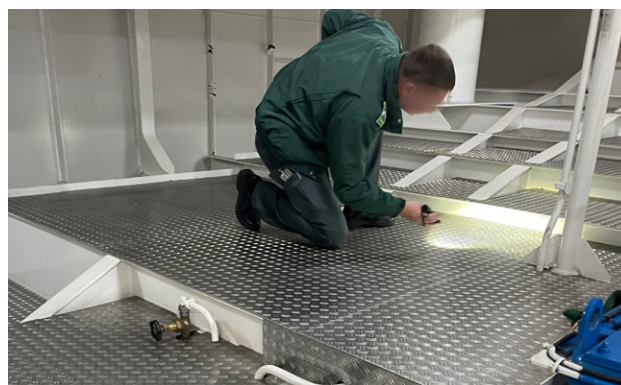
Точковий контроль на інших ділянках ріки - явище не надто поширене, частково через те, що правоохоронці не мають достатніх підстав підозрювати незаконну діяльність, а почасти тому, що річкова поліція не має достатньої кількості плавзасобів. Наприклад, на всю Сербію є лише три справні патрульні катери для моніторингу майже 600 кілометрів річки.⁵⁰ Це викликає занепокоєння, оскільки в той час як основна увага з точки зору безпеки приділяється портам і прикордонним переходам, для малих катерів не становить труднощів знімати контрабандні товари з більших суден майже в будь-якій точці річки.

Кораблі вночі: прогалини в оперативній роботі

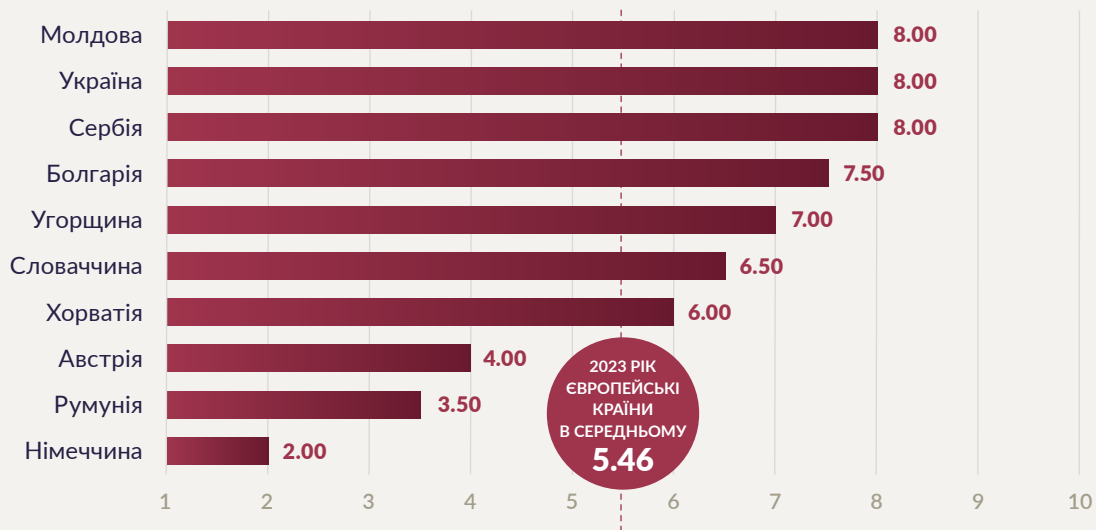
Недостатню увагу до незаконної торгівлі на Дунаї посилює брак даних. На національному рівні практично немає статистичної інформації про конфіскації, немає єдиної бази даних або координаційного центру для збору та аналізу інформації про незаконну діяльність на річці. Крім того, обмін оперативною інформацією про злочинну діяльність відбувається на вкрай низькому рівні.

Більшість придунайських країн мають доступ до захищеної мережі обміну інформацією Європолу.⁵¹ Однак, як свідчить досвід, придунайські держави здебільшого використовують цю систему для відстеження поточних розслідувань і запитів на інформацію від країн-партнерів. Її зрідка використовують, наприклад, для обміну інформацією про злочинні методи, тенденції, підозрілі судна або посередників. Наприклад, у справі про 2,8 мільйона ящиків контрабандних сигарет, виявлених в угорському місті Пакш у жовтні 2021 року, пізніше з'ясувалося, що румунські слідчі знали про методи, які використовували контрабандисти (а саме - приховування сигарет у мішках з сіллю), завдяки власному розслідуванню аналогічного випадку, коли вони вилучили подібний вантаж на двох баржах, що прямували з міста Рені (Україна) до портів Бреїла та Галац (Румунія). Однак вони не поділилися своїми знаннями з колегами.⁵²

Коли йдеться про обмін оперативною інформацією, брак довіри викликає занепокоєння. Деякі з країн, найбільш вразливих до торгівлі людьми, також вважаються найбільш корумпованими або схильними до проникнення злочинців. Наприклад, Молдова, Сербія та Україна набрали 8 з 10 балів за рівнем корумпованості державних структур згідно з Глобальним індексом організованої злочинності 2023 року. Як зауважив один представник правоохоронних органів, «контрпродуктивно ділитися інформацією, коли твої співбесідники корумповані».⁵³ Контраргумент полягає в тому, що за відсутності діалогу безпека як така може опинитися під загрозою.



Угорський митник проводить огляд машинного відділення баржі, пришвартованої в порту Мохач, січень 2024 року. © Фото надане



МАЛЮНОК 5 Показники по країнах для афілійованих з державою суб'єктів.

ДЖЕРЕЛО: Global Organized Crime Index 2023, GI-TOC, вересень 2023 року, ocindex.net.

Співпраця правоохоронних органів: Забагато планів, замало реальних дій

Правоохоронна діяльність на Дунаї переважно розглядається як питання національної безпеки. Однак таких національних заходів недостатньо, оскільки значна частина злочинів, скоєних на річці, є транскордонними. Один співробітник митниці зауважив: «Це транснаціональна проблема, оскільки йдеться про товари, що переміщуються річкою, яка перетинає кордони, але заходи реагування вживаються на суто національному рівні».⁵⁴

Як уже зазначалося, правоохоронна діяльність не є предметом розгляду Дунайської комісії. Тому співпраця, як правило, відбувається ситуативно на двосторонньому рівні і зазвичай стосується радше питань прикордонного контролю, ніж обміну оперативною інформацією або проведення спільних операцій. Наприклад, між прикордонними і митними службами Угорщини і Хорватії, схоже, вже налагоджена плідна співпраця. На противагу цьому, між Румунією, Молдовою та Україною в регіоні трьох кордонів є потреба в поліпшенні взаємодії, не в останню чергу тому, що порти Галац, Джурджулешти, Рені та Ізмаїл розташовані близько один від одного і стикаються зі схожими проблемами. Загалом, попри те, що деякі придунайські країни вдосконалюють співпрацю між правоохоронними органами на суші, в тому числі двосторонній обмін інформацією між офіцерами зв'язку, співпраця на річці

не така активна. За результатами опитування 2022 року, в якому взяли участь близько 200 співробітників правоохоронних органів, відповідальних за охорону правопорядку на Дунаї, було зроблено висновок, що спільні розслідування, аналіз ризиків, а також програми навчання та обміну інформацією майже не проводяться.⁵⁵

Між придунайськими країнами-членами Європолу і тими, які не входять до нього (наприклад, Молдовою, Сербією та Україною), укладені оперативні угоди. Більшість цих країн також є членами Акваполу - мережі річкової поліції, але про діяльність цієї організації відомо небагато, і схоже, що вона не надто ефективна. Крім того, всі придунайські країни, за винятком України, є учасниками Конвенції про поліцейське співробітництво в Південно-Східній Європі (підписаної 2006 року).

Між тим, можливості для співпраці значно ширші, передусім між прибережними державами-членами ЄС. Зрештою, Європейське інтегроване управління кордонами (EIBM) покликане посилити координацію та співпрацю між усіма відповідними органами влади та установами, що займаються питаннями безпеки кордонів і сприяння торгівлі, з метою створення ефективного, дієвого та скоординованого управління зовнішніми кордонами ЄС.⁵⁶ EIBM базується на

трьох основних принципах, кожен з яких може бути застосований для тіснішої співпраці правоохоронних органів уздовж Дунаю: внутрішньо-службова, міжвідомча та міжнародна співпраця.⁵⁷ Наприклад, міжвідомча співпраця може бути покращена шляхом ефективнішого використання Центрів співпраці поліції та митниці (ЦСПМ) уздовж річки. Наразі більшість таких центрів розташовані на сухопутних кордонах, тому вони фактично не мають справи з правопорушеннями, скоєними на річці. Крім того, через них не можна надсилати ланцюгові запити, а відтак не існує прямого зв'язку з несуміжними придунайськими країнами. Збільшення кількості ЦСПМ на Дунаї та мережі дунайських ЦСПМ, а також двосторонніх або тристоронніх спільних контактних центрів у ключових вузлах могло б посилити співпрацю між правоохоронними органами. Міжнародне співробітництво може бути покращене, якщо члени ЄС співпрацюватимуть з країнами, що не є членами ЄС, такими як Сербія, Молдова і Україна, з метою гармонізації їхнього законодавства та практик з вимогами EIBM.


У минулому вже висувалися пропозиції щодо посилення співпраці між правоохоронними органами вздовж Дунаю. У період з 2013 по 2015 рік Угорщина - за підтримки Європейської комісії та у співпраці з Болгарією і Німеччиною - реалізувала проєкт «Створення структури Дунайського форуму», який отримав назву DARIF.⁵⁸ Пропозиція, вироблена під час широких консультацій у робочих групах, передбачала створення консультативної системи Форуму для обміну інформацією, оцінками ризиків і передовим досвідом, а також Дунайського координаційного центру правоохоронних органів (у Мохачі). У жовтні 2012 року Угорщина навіть підписала угоду з Хорватією про функціонування Дунайського координаційного центру правоохоронних органів.⁵⁹ Однак жодна інша держава не прийняла пропозицію приєднатися до угоди. Одним з небагатьох наслідків цієї ініціативи є щорічні дні спільних операцій DARIF, які організовує Міністерство внутрішніх справ Угорщини.

Зовсім недавно, 2019 року, ЄСДР розробила орієнтири, які допоможуть досягти пріоритетних цілей Плану дій 2010 року, а саме: «працювати разом заради зміцнення безпеки і запобігання організованій злочинності та тяжким злочинам».⁶⁰ Серед цілей: посилення співпраці між правоохоронними органами з метою підвищення

безпеки та боротьби з організованою злочинністю та тяжкими злочинами в країнах ЄСДР; розвиток стратегічного довгострокового співробітництва між правоохоронними органами вздовж Дунаю шляхом зміцнення мереж співпраці до 2020 року; вдосконалення систем прикордонного контролю, управління системою перевірки документів та співробітництво з консульських питань у Дунайському регіоні; сприяння верховенству права та боротьбі з корупцією.

Декілька пунктів оновленого плану включають: посилення співпраці між поліцейськими підрозділами на оперативному та міністерському рівнях для боротьби з транскордонною злочинністю в Дунайському регіоні; активізацію співпраці поліції у сфері інформаційної безпеки та боротьби з кіберзлочинністю і гібридними загрозами; обмін досвідом, створення мереж і співробітництво у сфері боротьби з контрабандою, а також протидії торгівлі людьми, наркотиками, підакцизними товарами і вогнепальною зброєю. Є навіть конкретні рекомендації щодо сприяння стратегічному довгостроковому співробітництву між правоохоронними органами вздовж Дунаю шляхом посилення мережевої взаємодії, в тому числі через створення мережі контактних і координаційних центрів вздовж Дунаю, а також посилення співпраці між підрозділами річкової поліції в Дунайському регіоні.⁶¹ Однак, як і у випадку з угорською пропозицією 2015 року, ця мета не була досягнута.

Як видається, проблема значною мірою пов'язана з відсутністю політичної волі. Показово, що згідно з опитуванням, співробітники правоохоронних органів вважають «повільне ухвалення політичних рішень» головною перешкодою для посилення співпраці між правоохоронними органами на Дунаї.⁶² Так формується замкнене коло: виділення незначних ресурсів на боротьбу з незаконною торгівлею на Дунаї призводить до незначної кількості затримань, а незначна кількість затримань означає, що незаконна торгівля втрачає пріоритетність, а відтак вразливості Дунаю приділяється недостатньо політичної та громадської уваги. Брак уваги збільшує ризик того, що річка стане «мертвою зоною» для правоохоронних органів і магістраллю низького ризику для контрабандистів. Однак війна в Україні може змінити цю ситуацію і привернути увагу до підвищених ризиків на Дунаї.



РЕГІОН ТРЬОХ КОРДОНІВ: РУМУНІЯ- МОЛДОВА-УКРАЇНА

Черга вантажівок, що прямують в Україну, на прикордонному переході Ісакча-Орлівка в Румунії, липень 2023 року. © Andrei Pungovschi/Bloomberg/Getty Images

Сприятлива для контрабанди екосистема

Найбільш динамічною ділянкою Дунаю, тією, яка, найімовірніше, найбільше вразлива до злочинної діяльності після російського вторгнення в лютому 2022 року, є нижня частина річки, яка проходить через східну Румунію, Молдову та Україну. У цьому регіоні прояви корупційної діяльності виникли в межах зернового коридору, передусім у портах Рені та Ізмаїл. З початком вторгнення разом із значним зростанням обсягів вантажів і кількості суднозаходів внаслідок блокади Одеського порту в цих портах збільшилася кількість повідомлень про контрабанду та торгівлю наркотиками.⁶³

Ця територія ще до початку війни мала сумнівну репутацію осередку контрабандної діяльності. Тут активно діють злочинці з різних етнічних груп, зокрема болгарські та гагаузькі угруповання. На ситуацію в регіоні впливає нелегальна економіка

Одеської області та Молдови, зокрема, контрабанда з Гагаузії та сепаратистського регіону Придністров'я, а також оборудки місцевих «авторитетів». ЄС був настільки стурбований масштабами незаконної діяльності в регіоні, що 2005 року запровадив Місію з прикордонної допомоги Молдові та Україні (EUBAM).

Однією з найбільших проблем є контрабанда сигарет, у тому числі нелегально вироблених у регіоні. Повідомляється, що з 3,3 мільярда сигарет, імпортованих до Молдови (населення 2,6 мільйона) 2020 року, близько 1,45 мільярда - майже половина - потрапили до Придністровського регіону, де проживає лише близько 300 000-350 000 жителів.⁶⁴ З серпня по жовтень 2021 року молдовські, українські та румунські правоохоронні органи у співпраці з EUBAM і Європейським управлінням з питань запобігання зловживанням та шахрайству вилучили



МАЛЮНОК 6 Найвразливіша до кримінальних ризиків ділянка Дунаю проходить через регіон трьох кордонів між Румунією, Молдовою та Україною.

8 544 780 сигарет, причому значну частину з них - поблизу Придністровського регіону.⁶⁵ Організатори цієї нелегальної торгівлі, схоже, володіють адаптивними навичками. Наприклад, у жовтні 2023 року в результаті спільної операції чеські, молдовські і румунські правоохоронні органи викрили транснаціональну організовану злочинну групу, яка підпільно виробляла сигарети в Чеській Республіці; правоохоронці вилучили майже 18 мільйонів сигарет і затримали 22 іноземних громадянина (переважно молдован і українців).⁶⁶

У минулому деякі підприємці контрабандою ввозили і вивозили товари з Молдови через Придністров'я, щоб уникнути сплати митних зборів. Наприклад,

2006 року EUBAM викрила мережу підприємств, які контрабандою ввозили тонни замороженого курячого м'яса до Молдови з метою перепродажу в Україні.⁶⁷

Пункти перетину кордону Паланка і Тудора мають репутацію центрів нелегальної міграції, ризик якої збільшився внаслідок війни, зокрема, через те, що саме через них переправляють за кордон українських чоловіків, які намагаються уникнути призову на військову службу.⁶⁸ Крім того, лунали звинувачення в тому, що, починаючи з 2022 року, заводи Придністров'я намагалися продавати продукцію подвійного призначення російському військово-промислому комплексу.⁶⁹

Придністров'я: «чорна діра» чи «вікно можливостей»?

Значна частина економіки сепаратистського регіону Придністров'я контролюється компанією «Шериф». Заснована двома колишніми міліціонерами, ця компанія контролює супермаркети, автозаправні станції, будівельні компанії, готелі, мережу мобільного зв'язку, пекарні, лікєро-горілчаний завод, а також міні-медійну імперію, яка складається з радіостанцій і телевізійних каналів. «Шериф» навіть спонсорує футбольну команду, яка колись навіть пройшла кваліфікацію до Ліги чемпіонів. «Шериф» тісно пов'язаний з правлячою партією «Обновленіє». За словами одного з експертів: «В результаті послідовного захоплення державою і монополізації споживчого сектора, те, що колись вважалося контрабандою, тепер невід'ємна частина економіки Придністров'я».⁷⁰

Дехто має інший погляд на систему врядування в Придністров'ї. В інтерв'ю 2021 року колишній «міністр закордонних справ» Придністров'я Валерій Ліцкай пожартував: «Краще мати справу з корпорацією поліцейських, ніж із корпорацією бандитів».⁷¹ Однак

у тіньовому світі Придністров'я часто важко побачити різницю. Тим не менш, в той час як офіційні особи в Кишиневі часто люблять зображувати Придністров'я як кримінальну чорну діру, за словами одного з чиновників ЄС, в минулому регіон був більше схожий на «зону комфорту, яка служила інтересам ключових гравців в Кишиневі, Тирасполі та Україні».⁷² Наприклад, колишній урядовець Молдови Володимир Плахотнюк був звинувачений в участі в захопленні державної влади «шляхом здійснення контролю і маніпулювання ключовими секторами молдовського уряду, зокрема правоохоронним, виборчим і судовим».⁷³ Одна з таких схем дозволила відкрити магазини безмитної торгівлі в Придністров'я. 3 грудня 2015 року по листопад 2016 року ці магазини реалізували 1,32 мільярда сигарет, з яких офіційно - лише 639,5 мільйона.⁷⁴ Існували побоювання, що надлишки продаються на чорному ринку і контрабандою потрапляють до ЄС. Проте штрафи за контрабанду були дуже низькими. Як зазначає колишній співробітник EUBAM, «це було схоже на декриміналізацію контрабанди».⁷⁵



Місцевий правоохоронець проводить огляд пасажирів автобусів, які в'їжджають у регіон. © Daniel Mihailescu/ AFP/Getty Images

Цей регіон, разом з портами Ізмаїл та Рені в сусідній Україні також відомий своєю тіньовою економікою, контрольованою місцевими авторитетами, зокрема Олегом Попеску на прізвисько «Румун».⁷⁶ За даними проведених у регіоні розслідувань, Попеску причетний до низки злочинів у Бессарабії, серед яких вимагання, контрабанда сигарет і канабісу, а також ймовірні замовні вбивства.⁷⁷ Як повідомляється, після російського вторгнення Попеску створив два канали контрабанди через порти Рені та Ізмаїл. Перший забезпечував постачання сигарет з

Молдови до України (оскільки чимало українських тютюнових фабрик зупинили виробництво), а також контрафактних сигарет до Румунії і далі до ЄС через Рені. Другим каналом був експорт саморобних синтетичних наркотиків до Румунії та інших країн ЄС із залученням завербованих кур'єрів з числа моряків зерновозів у Рені. За деякими даними, Попеску також організував схему, за якою водії вантажівок могли за гроші оминати багатогодинну чергу для розвантаження зерна в порту Рені.⁷⁸

Пробудження дунайських портів

Повномасштабне російське вторгнення в Україну зробило цей забутий і віддалений регіон раптово актуальним, оскільки дунайські порти забезпечували вкрай необхідний вихід для українського експорту, такого як пшениця і добрива. Як сказав голова Асоціації морських портів України: «Ці порти працювали у своєрідному радянському режимі - вони звикли приймати по три судна на тиждень, аж раптом їх стало 30!».⁷⁹

Після того, як у лютому 2022 року Одеса та інші ключові чорноморські порти були заблоковані внаслідок російського вторгнення, частина товарообігу перемістилася до дунайських портів, таких як Рені, Ізмаїл та Усть-Дунайськ. У період з січня по жовтень 2021 року українські дунайські порти обробили 4,4 млн тонн вантажів то порівняно з 12,6 млн тонн за аналогічний період 2022 року - майже втричі більше.⁸⁰ Наступного року цей показник подвоївся: з січня по жовтень 2023 року українські дунайські порти обробили 27,6 мільйона тонн вантажів. Таким чином, лише за два роки перевалка вантажів через українські дунайські порти зросла в шість разів. Більшість оброблених вантажів - це зернові, за ними йдуть залізна руда та рослинна олія. Кількість суден, прийнятих в українських дунайських портах за перші 11 місяців 2023 року, зросла до 13 000 в порівнянні з 8 944 за аналогічний період 2022 року.⁸¹

Були й інші побічні ефекти. Значно зросли обсяги перевалки у молдовському порту Джурджулешти, а кількість суден, що проходять через румунський Сулинський канал, притоку Дунаю, збільшилася на

50 відсотків. Крім того, щоб зменшити негативні наслідки блокади українських чорноморських портів, на Дунаї відкрилися 12 нових перевалочних пунктів, було побудовано нові зернові термінали та склади (наприклад, в Ізмаїлі), а також відбулася модернізація порту Галац. Слід також відзначити зростання вартості вживаних річкових барж, внаслідок прагнення компаній збільшити свою пропускну спроможність.

Цей торговий бум призвів до заторів з барж на річці, а з легкових і вантажних автомобілів - на дорогах, що ведуть до портів. Для подолання цих проблем було швидко внесено деякі зміни. Було найнято більше лоцманів у Румунії та Україні, розмитнення суден стало цілодобовим, було побудовано нові складські приміщення. Втеча російських військ з острова Зміїний наприкінці червня 2022 року після успішної української військової операції зробила безпечнішим заходження суден до глибоководного суднового ходу (ГСХ) «Дунай – Чорне море».⁸² Це допомогло розблокувати затори і значно збільшило кількість суднозаходів на Дунаї. З метою розширення пропускну спроможності, у лютому 2023 року Україна оголосила, що збільшує допустиму глибину корпусу суден, які проходять через ГСХ «Дунай – Чорне море», з 3,9 до 6,5 метрів.⁸³ За деякими оцінками, такий крок може сприяти підвищенню обсягів українського експорту через Дунай ще на 500 000 тонн на рік.

До початку війни професія моряка була значно популярніша, ніж зерновика, але стрімке збільшення обсягів перевалки на Дунаї призвело до припливу робітників у порти. Це мало значний вплив на місцеві



Румунський порт Галац було перепрофільовано для обслуговування збільшеного вантажопотоку. © Ioan Cepaliga/Wikipedia

громади, і, зокрема, призвело до зростання цін на землю та орендної плати, а також до появи значних заторів на дорогах.⁸⁴

Затори на кордонах створюють сприятливі умови для корупції. Водії вантажівок, яких ми опитали під час роботи над цим звітом, скаржилися на необхідність платити хабарі митникам і прикордонникам при в'їзді до Молдови та Румунії.⁸⁵ Також повідомляється про масштабну корупцію, пов'язану з експортом зерна через підставні компанії.⁸⁶ Це свідчить про те, що значне зростання активності в регіоні не супроводжувалося відповідним посиленням прикордонного контролю, правоохоронних та антикорупційних заходів. Наприклад, попри значне збільшення обсягів перевалки в порту Джурджулешти в Молдові, не помітно суттєвого зростання інвестицій

у безпеку. Статус вільного порту, схоже, створює певну плутанину щодо того, хто відповідає за безпеку в ньому. Вантажівки, які в'їжджають або виїжджають з порту, скануються лише зрідка, а співробітники митниці мають обмежену підготовку і ресурси для здійснення контролю.⁸⁷

Після провалу Чорноморської зернової ініціативи в липні 2023 року Росія почала бомбардування українських дунайських портів Рені та Ізмаїл.⁸⁸ Протягом наступних шести місяців відбулося понад 30 обстрілів, в результаті яких було пошкоджено об'єкти інфраструктури та втрачено десятки тисяч тонн зерна. Через підвищені ризики і значні витрати на ліквідацію наслідків атак, в Рені та Ізмаїлі зросли фрахтові ставки.

Майбутні ризики

З кінця 2023 року Україні вдалося відтіснити російські сили в Чорному морі настільки, що вона змогла знову відкрити безпечний маршрут вздовж узбережжя Туреччини, Румунії та Болгарії. Внаслідок цього очікується, що кількість вантажів, які проходять через дунайські порти, невдовзі зменшиться.⁸⁹ Хоча легальна торгівля через дунайські порти може скоротитися після війни, ризик організованої злочинності може зрости. Як зазначено у звіті GI-TOS за 2024 рік, під час війни Україна стала пунктом призначення для величезної кількості зброї. Поки

що мало що свідчить про те, що більшість цієї зброї покидає країну, оскільки попит на неї залишається високим. Однак, якщо порівняти ринок стрілецької зброї і легких озброєнь з губкою, то зниження попиту в Україні може призвести до того, що стискання ринку спричинить нові потоки в декількох напрямках - в тому числі Дунаєм.⁹⁰ Тому життєво важливо вже зараз розпочати тісну співпрацю між правоохоронними органами та портовими адміністраціями, щоб запровадити достатні заходи безпеки.




Зерновий склад, пошкоджений внаслідок атаки російського безпілотної в порту Рені, серпень 2023 року. © Пресслужба оперативного командування "Південь" ЗСУ/поширено через Reuters

Війна також призвела до зміни маршрутів наркотрафіку.⁹¹ За даними Глобального індексу організованої злочинності, 2023 року, український ринок синтетичних наркотиків продемонстрував найбільше зростання серед усіх ринків наркотиків у світі.⁹² Пропозиція на цьому ринку або його переорієнтація може мати вплив на придунайські країни. Існують також ознаки збільшення контрабанди сигарет з Молдови⁹³ та України,⁹⁴ що призводить до наповнення ринку дешевими сигаретами і позбавляє ці країни податкових надходжень. Бессарабія також є важливим джерелом канабісу для України, Молдови та всього регіону в цілому.⁹⁵

Наближення вступу до ЄС могло б спонукати відповідних посадових осіб у Молдові та Україні до гармонізації молдовського та українського законодавства і практик у сфері митного та прикордонного контролю із законодавством ЄС: наприклад, Системою обліку та контролю руху акцизних товарів, яка реєструє та контролює рух підакцизних товарів (таких як алкоголь, тютюнові вироби та енергоносії), а також Системою обміну акцизними даними - онлайн-реєстром суб'єктів господарювання, який дає змогу користувачам перевіряти дійсність акцизного номера та категорію товарів, на торгівлю якими даний суб'єкт господарювання має право. Це має зменшити ризики шахрайства та підробок.

Коли Одеський порт знову відкриється, злочинні угруповання повернуться в регіон, щоб знову захопити старі ринки і скористатися новими можливостями. Підвищена ефективність і менший ризик можуть зробити дунайські порти привабливими для контрабанди зброї, хімічних прекурсорів і наркотиків. У рамках зусиль з відновлення та реконструкції може збільшитися ринок контрабанди відходів, а також вивезення металобрухту, що є потенційним прикриттям для перевезення незаконних товарів. Як зазначено у звіті GI-TOC, «підвищена важливість дунайських портів у 2022 році може слугувати підтвердженням появи нової стратегії для організованої злочинності: Після остаточного відкриття Одеського порту Рені та Ізмаїл, ймовірно, втратять значну частку легальної торгівлі, але цілком можуть зберегти своє нове значення для незаконних потоків у серце Європи».⁹⁶

Циніки можуть зауважити, що це проблема виключно України. Але оскільки Дунай - це річка, яка протікає через 10 країн у самому центрі Європи, «кожна придунайська країна де-факто має спільний кордон з Україною»,⁹⁷ як зазначив один експерт з питань організованої злочинності. Іншими словами, будь-яке зростання безпекових ризиків для країн регіону має бути спільною справою для всіх придунайських держав.



ВИСНОВКИ ТА РЕКОМЕНДАЦІЇ

Дані про випадки вилучення контрабанди на Дунаї свідчать про те, що обсяги незаконного переміщення через Дунай незначні. Однак вони являють собою ненадійний показник фактичної активності незаконного обігу через заниження звітності та інші викривлення, адже більшість таких вилучень за останні кілька років були радше кон'юнктурними, аніж цілеспрямованими. Деякі ділянки річки, передусім порти Молдови та України, видаються вразливими для злочинної діяльності, до того ж ситуація може погіршитися після закінчення війни в Україні через підвищений ризик незаконного обігу зброї. Як зауважив один угорський митник, «так само, як сигарети, можна перевозити будь-що інше».⁹⁸ Або, за словами одного сербського посадовця, «контрабандисти часто не обмежуються лише одним видом нелегальної торгівлі; маршрути, судна та способи, які використовуються сьогодні для контрабанди пального, можуть бути генеральною репетицією для скоєння серйозніших злочинів у майбутньому».⁹⁹

Головною перешкодою є обмежена багатостороння співпраця правоохоронних органів уздовж ріки, а мінімальна політична та оперативна увага до проблеми незаконної торгівлі на Дунаї означає, що ця внутрішня водна артерія в самому центрі Європи є водночас магістраллю з відносно низьким рівнем ризику для контрабандистів.

Показово, що тема «безпеки» була додана до Дунайської стратегії ЄС в останню чергу, майже заднім числом. Внутрішнім водним шляхам також не приділяється належної уваги в Стратегії морської безпеки ЄС,¹⁰⁰ Стратегії ЄС щодо боротьби з організованою злочинністю на 2021-2025 роки¹⁰¹ або дорожній карті ЄС щодо пріоритетних заходів для боротьби з організованою злочинністю та торгівлею наркотиками.¹⁰² Але, як зазначається в останньому плані дій Дунайської стратегії ЄС, посилення безпекових заходів вздовж річки - а не лише безпеки судноплавства - є наскрізним питанням, яке впливає на співпрацю в багатьох інших сферах, зокрема в туризмі, енергетиці, охороні довкілля та підвищенні конкурентоспроможності.¹⁰³ Це також ключовий елемент посилення інтегрованого управління кордонами.

Немає необхідності перетворювати Дунай на зону посиленої безпеки, та це й нереалістично. Також видається нерозумним і неефективним відволікати ресурси з місць підвищеного ризику організованої злочинності, таких як морські порти. Навпаки, цілеспрямована розбудова потенціалу, посилення збору інформації та обміну нею, а також розширення співробітництва - в тому числі поліцейська діяльність на основі оперативних даних і спільні слідчі дії - можуть сприяти запобіганню злочинності і поліпшенню оперативної сумісності вздовж річки.

Крім того, приклад Дунаю підкреслює, що зменшення вразливості до організованої злочинності залежить не лише від покращення роботи правоохоронних органів. Життєво важливим є також залучення приватного сектору. У випадку з Дунаєм ключовими приватними організаціями та групами захисту інтересів є Via Danau, Pro Danube, судновласники та портові оператори. Важливо також залучити порти

(наприклад, через Мережу дунайських портів), а також прилеглі муніципалітети і громади. Крім того, вагому роль відіграє громадянське суспільство, зокрема, у підвищенні обізнаності про вплив організованої злочинності та корупції на навколишнє середовище, а також про шкоду, яку завдає незаконна торгівля, причому не в останню чергу саме прилеглим громадам. Перш за все, життєво необхідно проявляти сильну політичну волю і лідерство, щоб привернути необхідну увагу і ресурси для зміцнення співпраці і виконання зобов'язань, таких як ті, що містяться в Стратегії Європейського Союзу для Дунайського регіону. У цьому відношенні позитивним моментом є той факт, що Австрія головує в ЄСДР до кінця 2024 року і вже зробила «сприяння стабільності та безпеці» одним зі своїх головних пріоритетів. Крім того, з другої половини 2024 року Угорщина головуватиме в Раді ЄС. Ці дві країни - разом з Баварією і Болгарією як координаторами 11 Пріоритетних напрямів ЄСДР з питань безпеки - можуть стати рушійною силою для просування деяких з наведених нижче рекомендацій.

Як зазначалося в цьому звіті, в минулому вже надавалися рекомендації щодо посилення співпраці між правоохоронними органами придунайських країн, але їх реалізація була малоефективною. Що може змінитися цього разу?

Рекомендації

Більшість наданих рекомендацій ґрунтуються на вже існуючих пропозиціях або пов'язані з роботою вже наявних структур, а відтак їх реалізація потребує мінімальних ресурсів. Набагато важливішими є лідерство, політична воля і практична координація як на політичному, так і на оперативному рівнях. Запропоновані кроки посилять національну безпеку всіх придунайських країн, допоможуть реалізувати Стратегію ЄС для Дунайського регіону і поліпшити європейське інтегроване управління кордонами. Всім державам, зацікавленим у безпеці та співробітництві на Дунаї, рекомендується:

- Провести ретельну оцінку загрози організованої злочинності на Дунаї.

Низка актуальних чинників має привернути більшу політичну увагу до стратегічного значення Дунаю: війна в Україні та її вплив на регіон, відновлення значення Дунаю для перевалки вантажів і пов'язані з цим інвестиції в інфраструктуру, дискусії щодо скасування контролю на внутрішніх сухопутних кордонах між Болгарією і Румунією та країнами Шенгенської зони,¹⁰⁴ а також процеси вступу до ЄС Молдови, України та Сербії. Покращення інфраструктури та торгівлі без посилення антикорупційних заходів та співпраці правоохоронних органів призведе до непередбачуваних наслідків, які можуть збільшити ризики організованої злочинності вздовж Дунаю. Тому у вирішенні цієї проблеми зараз настав час зіграти на випередження, замість того, щоб реагувати на неї вже після того, як ризики зростуть.

Загалом, досвід Дунаю підкреслює необхідність приділяти більше уваги незаконним потокам уздовж річок і сприяти тіснішій співпраці між правоохоронними органами прикордонних держав. Внутрішні водні маршрути часто залишаються поза увагою в контексті злочинності на водних шляхах,¹⁰⁵ хоча вони являють собою ключові магістралі для злочинної діяльності. Посилення співпраці в Дунайському регіоні може слугувати моделлю для привернення більшої уваги до аналізу та протидії незаконній діяльності вздовж великих річок в інших частинах світу, таких як Амазонка, Конго і Меконг.¹⁰⁶

- Створити національні координаційні центри (центри поліцейського та митного співробітництва) і посилити тристоронню співпрацю між Румунією, Молдовою та Україною, а також Угорщиною, Хорватією та Сербією.
- Створити мережу/платформу співпраці між усіма такими центрами вздовж Дунаю або, принаймні, мережу національних координаторів і пов'язати її з політичним органом, який має доступ до ресурсів (наприклад, до 11 Пріоритетних напрямів ЄСДР з питань безпеки) і який би очолювався на ротаційній основі (як, наприклад, головування в ЄСДР). Дунайська правоохоронна мережа могла б покращити контакти та обмін інформацією, забезпечити спільні стандарти

і політику, планувати і проводити щорічні зустрічі та операції (наприклад, DARIF), а також розробляти оцінки ризиків (наприклад, за допомогою стратегічного форуму). Секретаріат міг би базуватися в спеціальному Дунайському правоохоронному центрі, спираючись на наявні ресурси (наприклад, в центрі Мохач або в інших придунайських країнах, які готові взяти на себе ініціативу). Ініціатива з реалізації цього процесу може бути підтримана Дунайською групою в рамках Європолу або Європейської міждисциплінарної платформи проти злочинних загроз і спиратися на умови співпраці, викладені в Конвенції про поліцейське співробітництво для Південно-Східної Європи.

- Вивчити можливість інституціоналізації Дунайської правоохоронної мережі за зразком Морського аналітичного та оперативного центру з боротьби з наркотиками¹⁰⁷ для забезпечення цілісної правоохоронної системи вздовж Дунаю та проведення оперативно-розшукових заходів.
- Ефективніше використовувати поліцейські заходи на основі оперативних даних та розслідування з метою виявлення центрів незаконного виробництва сигарет і лабораторій з виготовлення синтетичних наркотиків та інших психоактивних речовин у регіоні, щоб максимально перекрити джерело нелегальної торгівлі та посилити впровадження заходів з відстеження та безпеки тютюнових виробів відповідно до норм ЄС та Всесвітньої організації охорони здоров'я.
- Заохочувати тіснішу тристоронню співпрацю між Румунією, Молдовою та Україною, зокрема між портами Галац, Джурджулешти, Рені та Ізмаїл, з метою оптимізації митного та прикордонного контролю/управління в регіоні трьох кордонів.
- Вивчити можливість створення тристороннього контактного пункту або навіть регіонального центру прикордонного співробітництва, наприклад, у Галаці, для покращення митної та прикордонної співпраці на тристоронньому кордоні між Румунією,

Молдовою та Україною. З цією метою буде доречно спиратися на вже існуючі угоди.

- Замінити затори на дорогах смугами солідарності вздовж кордонів між Румунією, Молдовою та Україною. Зменшити корупцію шляхом спрощення та прискорення прикордонних потоків при збереженні ефективного прикордонного та митного контролю, зокрема, за допомогою впровадження програми уповноважених економічних операторів і спрощених транзитних процедур (наприклад, створення уповноважених вантажовідправників та вантажоодержувачів).
- Розширити Експертну групу з митних питань на східному та південно-східному сухопутних кордонах, щоб охопити всі країни, розташовані вздовж Дунаю, з метою посилення митного співробітництва.
- Сприяти впровадженню CEERIS та спільному використанню IBISweb для всіх придунайських країн.
- Тісніше співпрацювати з приватним сектором, у тому числі з портами, щоб зменшити вразливість до проникнення злочинних елементів та корупції. Наприклад, посилити синергію між зоною дії 11 Пріоритетних напрямів і Мережею дунайських портів. Приділяти більше уваги особам, які займаються незаконною діяльністю в приватному секторі, і створити базу даних «підозрілих суден» (разом із системою її регулярного оновлення).
- Посилити технічний нагляд за акваторією Дунаю, спираючись на досвід Інтегрованої системи спостереження, нагляду та контролю судноплавства в Чорному морі.
- Організувати додаткові конкретизовані тренінги і розробити більше навчальних матеріалів з охорони правопорядку на внутрішніх водних шляхах (Дунай та притоки), процедури огляду барж та обміну оперативною інформацією між правоохоронцями.

ПРИМІТКИ

- 1 Ruggiero Scaturro та Walter Kemp, *Portholes: exploring the maritime Balkan routes*, GI-TOC, липень 2022 року, <https://globalinitiative.net/analysis/balkans-maritime-routes-ports-crime/>.
- 2 Andrej Dávid, Emilia Madudova, *The Danube river and its importance on the Danube countries in cargo transport*, *Transportation Research Procedia*, січень 2019 року, https://www.researchgate.net/publication/334775077_The_Danube_river_and_its_importance_on_the_Danube_countries_in_cargo_transport.
- 3 Saša Đorđević, *Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in South Eastern Europe*, GI-TOC, серпень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-war-fuel-south-eastern-europe/>.
- 4 *Državna pljačka*, *Transkript treće epizode*, *Insajder*, 12 березня 2017 року, <https://insajder.net/emisije/serijali/drzavnapljačka/transkript-trece-epizode-y8j89vx0>.
- 5 *European Commission Directorate-General for Mobility and Transport, Rhine-Danube Core Network Corridor*, *European Commission*, https://transport.ec.europa.eu/other-pages/transport-basic-page/rhine-danube-core-network-corridor_en.
- 6 Pyotr Semyonovich Suvorov, *Market observation for Danube navigation, results in 2022*, *Danube Commission*, 2023 рік, сторінка 25, <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation/market-observation-for-danube-navigation-results-in-2022/>.
- 7 Там само, сторінка 34.
- 8 Там само.
- 9 Зміцнення ППО, фактор Дунаю та власний коридор замість «зернового». Як Україні вдалося не лише «вибороти» морську галузь із лещат війни, а й відкрити порти для імпорту. Розповідає логіст Іван Ніякий, *Forbes Ukraine*, 27 грудня 2023 року, <https://forbes.ua/money/zmitsnennya-ppo-faktor-dunayu-ta-vlasniy-koridor-zamist-zernovogo-yak-ukrainine-lishe-vdalosya-viboroti-morsku-galuz-z-leshchat-viyni-a-y-vidkriti-porti-dlya-importu-rozpovidae-logist-ivan-niyakiy-27122023-18163>.
- 10 International Union for Conservation of Nature, *Convention concerning the Regime of Navigation on the Danube*, *ECOLEX*, серпень 1948 року, <https://www.ecolex.org/details/treaty/convention-concerning-the-regime-of-navigation-on-the-danube-tre-000555>.
- 11 Danube Commission, *Security of Navigation*, 2022 рік, <https://www.danubecommission.org/dc/en/danube-navigation/security-of-navigation/>.
- 12 European Commission, *Communication from the Commission 2010, European Union Strategy for the Danube Region*, червень 2010 року, https://danube-region.eu/download/communication_from_the_commission_2010/.
- 13 Ця стратегія об'єднує дев'ять країн-членів ЄС (Австрія, Болгарія, Хорватія, Чеська Республіка, Німеччина, Угорщина, Румунія, Словаччина і Словенія) та п'ять країн, які наразі не є членами Євросоюзу (Боснія та Герцеговина, Молдова, Чорногорія, Сербія та Україна).
- 14 Vanora Bennett, *Moldova's strategic Danube port offers a lifeline for Ukraine*, *European Bank for Reconstruction and Development*, листопад 2022 року, <https://www.ebrd.com/news/2022/moldovas-strategic-danube-port-offers-a-lifeline-for-ukraine.html>.
- 15 *Giurgiulesti International Free Port, Transshipment volumes of Giurgiulesti International Free Port continued to increase in 2023*, *Giurgiulesti International Free Port*, <https://gifp.md/en/news/transshipment-volumes-of-giurgiulesti-international-free-port-continued-to-increase-in-2023/>.
- 16 *Marine Vessel Traffic, Cargo Ships in Danube River*, <https://www.marinevesseltraffic.com/cargo-ships/DANUBE%20RIVER/ship-traffic-tracker>.
- 17 *Via donau, Danube Logistics - Markets, via donau - Österreichische Wasserstraßen-Gesellschaft mbH*, лютий 2024 року, <https://www.viadonau.org/en/economy/danube-logistics/markets>.
- 18 Andrej Dávid, Emilia Madudova, *The Danube river and its importance on the Danube countries in cargo transport*, *Transportation Research Procedia*, січень 2019 року, https://www.researchgate.net/publication/334775077_The_Danube_river_and_its_importance_on_the_Danube_countries_in_cargo_transport.
- 19 Sarah Proser, Eva Jung, Lisa-Maria Putz, *Same river same rules? - Administrative barriers in the Danube countries*, *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3, 3, 27–37.
- 20 Інтерв'ю з українським водієм вантажівки, Рені, грудень 2023 року.
- 21 Інтерв'ю з водіями вантажівок та експертами портової галузі, Рені та Ізмаїл, грудень 2023 року.
- 22 *Via donau, Types of Vessels*, лютий 2024 року, <https://www.viadonau.org/en/economy/the-danube-transport-axis/types-of-vessels/>.
- 23 Eurojust, *International drug trafficking network dismantled*,

- лютий 2024 року, <https://www.eurojust.europa.eu/news/international-drug-trafficking-network-dismantled>.
- 24 Adam Kalmar, *A case study on the investigation of serious organised crime on the Danube internal security*, липень-грудень 2023 року, <https://m2.mtmt.hu/gui2/?mode=browse¶ms=publication;34826189>.
- 25 Інформація отримана від Міністерства внутрішніх справ Сербії 18 квітня 2023 року і використана у: Saša Đorđević, *Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in South Eastern Europe*, GI-TOC, серпень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-war-fuelsouth-eastern-europe/>.
- 26 Adam Kalmar, *A case study on the investigation of serious organised crime on the Danube internal security*, липень-грудень 2023 року, <https://m2.mtmt.hu/gui2/?mode=browse¶ms=publication;34826189>.
- 27 RISE Romania, *Romania Charges 16 over Washed-up Drugs*, OCCRP, 15 липня 2020 року, <https://www.occrp.org/en/daily/12746-romania-charges-16-over-washed-up-drugs>.
- 28 Експертна думка, висловлена під час Круглого столу GI-TOC, Відень, 25 березня 2024 року.
- 29 Для отримання додаткової інформації про розподіл Дунаю на сектори Міжнародною комісією із захисту річки Дунай, див.: <https://www.icpdr.org/danube-basin/danube-river-basin>.
- 30 Інтерв'ю з співробітниками річкової поліції у Відні та прикордонної поліції в Мохачі, січень 2024 року.
- 31 Там само.
- 32 Saša Đorđević, *Fuel to the fire: Impact of fuel smuggling in South Eastern Europe*, GI-TOC, серпень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-war-fuel-south-eastern-europe/>.
- 33 Там само.
- 34 Там само, сторінки 15–17.
- 35 Europol, *42 arrested for smuggling migrants across Danube*, березень 2024 року, <https://www.europol.europa.eu/media-press/newsroom/news/42-arrested-for-smuggling-migrants-across-danube>.
- 36 Інтерв'ю з експертом з нелегальної торгівлі у Сербії, березень 2024 року.
- 37 Міністерство внутрішніх справ Республіки Сербія, *Smuggling of Humans*, <https://socta.mup.gov.rs/krijumcarenje-ljudi/>.
- 38 Див., наприклад: BBC News, *Migranti i prelazak Dunava: Ne zna se broj stradalih u pokušaju prelaska reke*, 23 грудня 2019 року, <https://www.bbc.com/serbian/lat/srbija-50892606>; Telegraf, *Tragedija dve porodice na Dunavu: Utopile se majka i cerka iz Sirije, dečak i njegova tetka iz Iraka*, 24 грудня 2019 року, <https://www.telegraf.rs/vesti/hronika/3135651-tragedija-dve-porodice-na-dunavu-utopile-se-majka-i-cerka-iz-sirije-decak-i-njegova-tetka-iz-iraka>.
- 39 Emma Graham-Harrison, *Ukraine Russia war: Ports Danube Izmail Reni*, *The Guardian*, 9 вересня 2023 року, <https://www.theguardian.com/world/2023/sep/09/ukraine-russia-war-ports-danube-izmail-reni>.
- 40 Michael Druckman, *Ukraine's neglected Danube region is a crucial front in the war with Russia*, *Atlantic Council*, жовтень 2023 року, <https://www.atlanticcouncil.org/blogs/ukrainealert/ukraines-neglected-danube-region-is-a-crucial-front-in-the-war-with-russia/>.
- 41 Наталія Коршак, Позбавлення волі та конфіскація майна: мер Рені та ексдепутат міськради отримали вироки за корупцію, *Суспільне*, 17 квітня 2024 року, <https://susplne.media/odesa/726417-pozbavlenna-voli-ta-konfiskacia-majna-mer-reni-ta-eksdeputat-miskradi-otrimali-viroki-za-korupciu/>.
- 42 Інтерв'ю з галузевими експертами, Галац, Кишинів та Джурджулешти, лютий 2024 року.
- 43 Paul Harmes, *Romania's Danube Delta & Carpathian Mountains*, *Naturetrek*, серпень 2018 року, сторінка 3, https://d11gbzngntg4t4.cloudfront.net/reports/ROM03_report_180804_Romanias_Danube_Delta_Carpathian_Mountains.pdf.
- 44 European Commission, *Import Control System 2 (ICS2)*, *European Commission - Taxation and Customs Union*, https://taxation-customs.ec.europa.eu/customs-4/customs-security/import-control-system-2-ics2-0_en.
- 45 Польові дослідження в Мохачі, Угорщина, січень 2024 року.
- 46 Інтерв'ю з угорським митником, січень 2024 року.
- 47 Інтерв'ю з офіцером прикордонної поліції, Джурджулешти, Молдова, лютий 2024 року.
- 48 Sarah Proser, Eva Jung та Lisa-Maria Putz, *Same river same rules? – Administrative barriers in the Danube countries*, *Journal of Sustainable Development of Transport and Logistics*, 3, 3, 27–37; Інтерв'ю зі співробітниками прикордонної поліції, Мохач, січень 2024 року; Інтерв'ю зі співробітниками прикордонної поліції, Джурджулешти, лютий 2024 року.
- 49 Інтерв'ю з митниками, Мохач, січень 2024 року.
- 50 Інформація від співробітника Директорату поліції Сербії, травень 2024 року.
- 51 Молдова не є членом Європолу, але вважається «державою, що співпрацює» за межами ЄС. Сербія та Україна мають робочу угоду з Європолем. Це означає, що обмін інформацією можливий через застосунок Європолу «Безпечна мережа обміну інформацією».
- 52 Adam Kalmar, *A case study on the investigation of serious organised crime on the Danube internal security*, липень-грудень 2023 року, <https://m2.mtmt.hu/gui2/?mode=browse¶ms=publication;34826189>.
- 53 Інтерв'ю з угорським митником, січень 2024 року.
- 54 *Interview with customs official in Mohacs, January 2024*.
- 55 Adam Kalmar, *Law enforcement officials' opinion on the security situation and cooperation on the Danube*, *Magyar Rendészet*, 1, 69–88.
- 56 European Commission, *European Integrated Border Management*, *European Migration Network*, https://home-affairs.ec.europa.eu/networks/european-migration-network-emn/emn-asylum-and-migration-glossary/glossary/european-integrated-border-management_en.
- 57 European Commission, *Guidelines for integrated border management in European Commission external cooperation*, листопад 2010 року, <https://www.icmpd.org/file/download/48280/file/Guidelines>.
- 58 Danube Region Strategy, *DARIF – Setting up the structure of a Danube River Forum*, <https://danube-region.eu/darif-setting-up-the-structure-of-a-danube-river-forum/>.
- 59 Уряд Угорщини, 2012. évi CLXXI. törvény a Magyarország Kormánya és a Horvát Köztársaság Kormánya között a Dunai

- Rendészeti Koordinációs Központ működetéséről szóló Megállapodás kihirdetéséről, 2012 рік, <https://net.jogtar.hu/jogszabaly?docid=a1200171.tv>.
- 60 Danube Transnational Programme, *EUSDR Action Plan*, квітень 2020 року, <https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/04/EUSDR-ACTION-PLAN-SWD202059-final-1.pdf>.
- 61 *EU Strategy for the Danube Region ACTION PLAN*, Брюссель, 6 квітня 2020 року SWD (2020) 59 final, 78.
- 62 Adam Kalmar, *Law enforcement officials' opinion on the security situation and cooperation on the Danube*, *Magyar Rendészet*, 1, 69–88.
- 63 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Port in a storm: Organized crime in Odesa since the Russian invasion*, *GI-TOC*, вересень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
- 64 Madalin Necsutu, *Moldova tells companies in breakaway Transnistria: Time to pay taxes*, *Balkan Insight*, 5 січня 2024 року, <https://balkaninsight.com/2024/01/05/moldova-tells-companies-in-breakaway-transnistria-time-to-pay-taxes/>.
- 65 *European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine*, Річний звіт EUBAM за 2021 рік, квітень 2022 року, <https://eubam.org/wp-content/uploads/2022/04/EUBAM-Annual-Report-2021.pdf>.
- 66 European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine, *EUBAM collaborates across borders to dismantle EUR 5 million cigarette smuggling operation*, жовтень 2023 року, <https://eubam.org/newsroom/eubam-collaborates-across-borders-to-dismantle-eur-5-million-cigarette-smuggling-operation/>.
- 67 Інтерв'ю з посадовцем ЄС, Кишинів, листопад 2023 року; Steven Lee Myers, *Ukraine battles smugglers as Europe keeps close eye*, *The New York Times*, 28 травня 2006 року, <https://www.nytimes.com/2006/05/28/world/europe/28ukraine.html>.
- 68 Euronews, *Ukrainian border chief says 30 people have died trying to flee the country*, 30 квітня 2024 року, <https://www.euronews.com/2024/04/30/ukrainian-border-chief-says-30-people-have-died-trying-to-flee-the-country>.
- 69 Radio Europa Liberă Moldova, *Ce exportă în Rusia uzina transnistreană Moldavizolit dar nu mai are voie*, 24 квітня 2024 року, https://moldova-europalibera-org.translate.google.a/ce-exporta-in-rusia-uzina-transnistreana-moldavizolit-dar-nu-mai-are-voie/32917664.html?_x_tr_sl=ro&_x_tr_tl=de&_x_tr_hl=de&_x_tr_pto=sc.
- 70 Tony Wesolowsky, *Moldova: Sheriff Tiraspol's Murky Business*, *Radio Free Europe/Radio Liberty*, 18 жовтня 2021 року, <https://www.rferl.org/a/moldova-sheriff-tiraspol-murky-business/31516518.html>.
- 71 France 24, *In separatist Transnistria, Sheriff calls the shots*, 27 вересня 2021 року, <https://www.france24.com/en/live-news/20210927-in-separatist-transnistria-sheriff-calls-the-shots>.
- 72 Інтерв'ю з посадовцем ЄС, Кишинів, листопад 2023 року.
- 73 Міністерство фінансів США, *Treasury targets corruption and the Kremlin's malign influence operations in Moldova*, жовтень 2022 року, <https://home.treasury.gov/news/press-releases/jy1049>.
- 74 European Union Border Assistance Mission to Moldova and Ukraine, *Combating tobacco smuggling*, <https://eubam.org/what-we-do/combating-tobacco-smuggling/>.
- 75 Інтерв'ю з колишнім посадовцем EUBAM, Кишинів, листопад, 2023 року.
- 76 Dumskaya, *Large-scale special operation in the south of Odessa region: the police took up bandits and officials associated with Romania*, 22 травня 2020 року, <https://dumskaya.net/news/politceyskie-provodyat-masshtabnuu-spetsoperac-116356/>. За інформацією RISE Moldova, румунська прокуратура по боротьбі з організованою злочинністю розслідує діяльність угруповання на чолі з Попеску, який був заарештований в Румунії цього Інтерв'ю за контрабанду сигарет. Раніше Попеску втік до Румунії під чужим ім'ям. Див.: <https://www.rise.md/articol/tara-lui-raket/>.
- 77 Stiri, *Un killer moldovean din gruparea Iujnaia a fost reținut la Moscova*, 7 липня 2021 року, <https://stiri.md/article/international/un-killer-moldovean-din-gruparea-iujnaia-a-fost-retinut-la-moscova/>; Думська, «Кримінальному господарю півдня Одеської області заочно обрали запобіжний захід: бандита чекають у СІЗО, а він продовжує розвивати незаконний бізнес», 24 вересня 2022 року, <https://dumskaya.net/news/kriminalnomu-hozyainu-yuga-odesskoj-oblasti-zaoc-168978/ua/>.
- 78 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Port in a storm: Organized crime in Odesa since the Russian invasion*, *GI-TOC*, вересень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
- 79 Інтерв'ю з Юрієм Литвином, головою Державного підприємства «Асоціація морських портів України», грудень 2023 року.
- 80 Vadim Kolisnichenko, *Danube ports handled about 28 million tons of cargo in January–October*, *GMK Center*, листопад 2023 року, <https://gmk.center/en/news/danube-ports-handled-about-28-million-tons-of-cargo-in-january-october/>.
- 81 The Maritime Executive, *Ukraine reaches new export milestones with support of bulk shippers*, січень 2024 року, <https://maritime-executive.com/article/ukraine-reaches-new-export-milestones-with-support-of-bulk-shippers>.
- 82 The Maritime Executive, *Clearance of Snake Island opens route to Ukraine's Danube River ports*, липень 2022 року, <https://maritime-executive.com/article/clearance-of-snake-island-opens-route-to-ukraine-s-danube-river-ports>.
- 83 Madalin Necsutu, *Ukraine dredging in Danube Delta raises Romanian political temperature*, *Balkan Insight*, 8 березня 2023 року, <https://balkaninsight.com/2023/03/08/ukraine-dredging-in-danube-delta-raises-romanian-political-temperature/>.
- 84 Дана Гордійчук та Дмитро Денков, «Моряків замінили зерновики. Як війна і міграція експорту перевернули життя міст на Дунаї», *Економічна правда*, 11 липня 2023 року, <https://www.epravda.com.ua/publications/2023/07/11/702085/>.
- 85 Інтерв'ю з водіями вантажівок, Рені та Ізмаїл, грудень 2023 року.
- 86 Romana Puiulet, Elena Loginova та Karina Shedrofsky, *Ukrainian grain exported through tax-avoiding shell firms, robbing country of wartime revenue*, *OSCCRP*, липень 2023 року, <https://www.osccrp.org/en/investigations/ukrainian-grain->

- exported-through-tax-avoiding-shell-firms-robbing-country-of-wartime-revenueand; The Economist, *How Ukrainian farmers are using the cover of war to escape taxes*, 7 травня 2024 року, <https://www.economist.com/finance-and-economics/2024/05/07/how-ukrainian-farmers-are-using-the-cover-of-war-to-escape-taxes>.
- 87 Інтерв'ю з представниками митниці та місцевої поліції, південь Молдови, січень 2024 року.
- 88 Olena Harmashin та Tom Balmforth, *Russia attack on Odesa destroys grains depot, injures four - Ukraine military*, Reuters, 24 липня 2023 року, <https://www.reuters.com/world/europe/russia-attack-odesa-destroys-grains-depot-injures-four-ukraine-military-2023-07-24/>.
- 89 Дана Гордійчук, «І на річці, і на морі. Україна повертає контейнерні перевезення суднами. Що це означає для економіки?», Економічна правда, 14 березня 2024 року, <https://www.epravda.com.ua/publications/2024/03/14/711166/>
- 90 GI-TOC, *Smoke on the horizon: Trends in arm trafficking from the conflict in Ukraine*, <https://globalinitiative.net/analysis/trends-arms-traffic-king-conflict-ukraine-russia-monitor/>.
- 91 Ruggero Scaturro, *An altered state: Evolving drug trends in wartime Ukraine*, GI-TOC, лютий 2024 року, <https://globalinitiative.net/analysis/evolving-drug-trends-in-wartime-ukraine/>.
- 92 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Ukraine's synthetic drug markets in the context of conflict*, GI-TOC, січень 2024 року, <https://globalinitiative.net/analysis/ukraine-synthetic-drugs-ocindex/>.
- 93 Ipsos, *Illegal trade of cigarettes in the Republic of Moldova increases by 45 pp*, липень 2023 року, <https://www.ipsos.com/ru-ru/illegal-trade-cigarettes-republic-moldova-increases-45-pp-119>.
- 94 European Business Association, *Record level of illegal cigarette market observed in Ukraine*, грудень 2023 року, <https://eba.com.ua/en/v-ukrayini-zafiksovanyj-rekordnyj-riven-nelegalnogo-rynku-syagret/>; Олексій Павлиш «У порту Рені виявили майже мільйон пачок безакцизних сигарет», Економічна правда, 29 вересня 2023 року, <https://www.epravda.com.ua/news/2023/09/29/704901/>.
- 95 IPN, MAC 2012: *6 thousand cannabis plants and 2kg of marijuana seized*, 8 вересня 2012 року, https://www.ipn.md/index.php/en/mac-2012-6-thousand-cannabis-plants-and-2kg-of-marijuana-7967_1000173.html.
- 96 Observatory of Illicit Markets and the Conflict in Ukraine, *Port in a storm: Organized crime in Odesa since the Russian invasion*, GI-TOC, вересень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/odesa-bessarabia-organized-crime/>.
- 97 Урядовець Великої Британії на семінарі у Відні, 25 березня 2024 року.
- 98 Інтерв'ю з працівником митниці, Мохач, січень 2024 року.
- 99 Під час круглого столу у Відні, 25 березня 2024 року.
- 100 European Commission, *Joint communication to the European Parliament and the Council on the update of the EU Maritime Security Strategy and its Action Plan 'An enhanced EU Maritime Security Strategy for evolving maritime threats'*, Official Journal of the European Union, вересень 2023 року, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023JC0008>.
- 101 European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the regions on the EU Strategy to tackle Organised Crime 2021-2025*, Official Journal of the European Union, квітень 2021 року, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52021DC0170>.
- 102 European Commission, *Communication from the Commission to the European Parliament and the Council on the EU roadmap to fight drug trafficking and organised crime*, Official Journal of the European Union, жовтень 2023 року, <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/TXT/PDF/?uri=CELEX:52023DC0641>.
- 103 European Commission, Commission Staff Working Document Action Plan replacing Staff Working Document SEC(2010) 1489 final accompanying the Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions European Union Strategy for Danube Region, Квітень 2020 року, р. 77, <https://danube-region.eu/wp-content/uploads/2020/04/EUSDR-ACTION-PLANSWD202059-final-1.pdf>.
- 104 Внутрішній повітряний і морський прикордонний контроль між Болгарією та Румунією і країнами Шенгенської зони було скасовано з 31 березня 2024 року, але Дунай та інші внутрішні водні шляхи класифікуються як сухопутні кордони.
- 105 Christian Bueger та Timothy Edmunds, *Blue Crime: Conceptualising transnational organised crime at sea. Marine Policy*, вересень 2020 року, <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0308597X20300270?via%3Dihub>.
- 106 Див., наприклад, *Organized crime in the Mekong*, GI-TOC, серпень 2023 року, <https://globalinitiative.net/analysis/organized-crime-mekong/>.
- 107 Морський аналітичний та оперативний центр з боротьби з наркотиками МАОС (N) - це ініціатива семи країн-членів ЄС (Франції, Німеччини, Ірландії, Італії, Іспанії, Нідерландів та Португалії) і Великої Британії, що співфінансується Фондом внутрішньої безпеки Європейського Союзу. Центр, який базується в Лісабоні, служить платформою для багатостороннього співробітництва, спрямованого на боротьбу з незаконним перевезенням наркотиків морськими і повітряними шляхами.



GLOBAL INITIATIVE

AGAINST TRANSNATIONAL
ORGANIZED CRIME

ПРО ГЛОБАЛЬНУ ІНІЦІАТИВУ

Глобальна ініціатива проти транснаціональної організованої злочинності - це міжнародна мережа, яка налічує понад 600 експертів в усьому світі. Глобальна ініціатива забезпечує платформу для просування широкої дискусії та інноваційних підходів як складових частин комплексної глобальної стратегії боротьби з організованою злочинністю.

www.globalinitiative.net