

Дмитрий Александрович Лопатин

ORCID: 0000-0002-6607-6302, irkdim38@gmail.com

Восточно-Сибирский институт МВД России

Российская Федерация, 664074, Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110

Евгений Николаевич Рязанцев

ORCID: 0000-0003-0957-1849, e.ryazantsev@mail.ru

Санкт-Петербургский университет МВД России

Российская Федерация, 198206, Санкт-Петербург, ул. Лётчика Пилютова, д. 1

Россия на фоне посягательств на объекты нефтяной отрасли в странах Ближнего Востока и Северной Африки

Аннотация: В качестве объекта исследования авторами рассматриваются вопросы криминальных проявлений в области нефтяной инфраструктуры стран Ближнего Востока и Северной Африки. Особое внимание уделяется изучению историко-современных способов совершения преступлений, сведений об иерархических схемах в преступных группировках, личности преступников, коррупции в государственных органах, в том числе таможенных структурах, а также колоссального экономического ущерба, наносимого как отдельным государствам, так и мировой экономике в целом. На конкретных примерах правоприменительной практики отражены причины, затрудняющие наложение на правонарушителей санкций международного законодательства, и практическое использование в рамках изучаемых проблем мер превентивного характера. Вместе с тем, авторским коллективом затронута проблематика хищений углеводородного сырья в Российской Федерации. Изучена судебная практика по крупным уголовным делам хищений из нефтепроводов и контрабанды топлива в соседние государства. Особое внимание обращено на проблемы привлечения к ответственности виновных лиц, в том числе в составе преступных группировок.

На основе современных аналитических материалов зарубежных авторов обобщены государственные меры противодействия нелегальным вызовам, выявлен положительный опыт предупреждения преступлений рассматриваемой направленности. В выводах описывается многосторонность и отличительная территориальная специфика преступных проявлений, вместе с тем отмечаются схожие по способу совершения и предметам посягательств черты.

Ключевые слова: ТЭК, нефть, нефтепровод, дизельное топливо, контрабанда, врезка, кража, энергетическая безопасность, коррупция.

Для цитирования: Лопатин Д. А., Рязанцев Е. Н. Россия на фоне посягательств на объекты нефтяной отрасли в странах Ближнего Востока и Северной Африки // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2020. – № 4 (88). – С. 103–113; doi: 10.35750/2071-8284-2020-4-103-113.

Dmitry A. Lopatin

ORCID: 0000-0002-6607-6302, irkdim38@gmail.com

East Siberian Institute of the MIA of Russia

110, Lermontov str., Irkutsk, 664074, Russian Federation

Evgeny N. Ryazantsev

ORCID: 0000-0003-0957-1849, e.ryazantsev@mail.ru

Saint-Petersburg University of the MIA of Russia

1, Letchika Pilyutova str., Saint-Petersburg, 198206, Russian Federation

Russia against a background of encroachments on oil industry objects in the Middle East countries and North Africa

Abstract: The article examines issues of criminal manifestations in the field of oil infrastructure in the Middle East and North. Particular attention is paid to the study of historical and modern methods of crime committing, information concerning hierarchical schemes of criminal groups, the identity of the offender, corruption in government agencies, including customs services, as well as the huge economic loss suffered by a state and the world economy as a whole. Specific examples of law enforcement practice reflect the reasons that make it difficult to impose sanctions on offenders from international legislation and the practical use of preventive measures in the framework of the problems under study. On the basis of modern analytical materials made by foreign researchers, the paper summarizes government measures to counter illegal challenges, and a positive experience and strategies to prevent crime in this area. The final part of the article describes the variety and distinctive area specificity of criminal manifestations, as well as features similar in the method of crime committing and in the objects of encroachment.

Keywords: fuel and energy complex, oil, oil pipeline, diesel fuel, smuggling, theft, energy security, corruption.

For citation: Lopatin D. A., Ryazantsev E. N. Russia against a background of encroachments on oil industry objects in the Middle East countries and North Africa // Vestnik of St. Petersburg University of the Ministry of Internal Affairs of Russia. – 2020. – № 4 (88). – P. 103–113; doi: 10.35750/2071-8284-2020-4-103-113.

Экономическое благополучие многих развитых стран в значительной степени зависит от эффективного развития нефтегазовой отрасли и её безопасности. Внутреннее потребление и экспорт главнейших стратегических природных ресурсов обеспечивает до 80 % финансовых поступлений в казну государств. С криминологической точки зрения вызывает интерес нелегальный оборот нефти и нефтепродуктов в этих странах, включая стадии добычи углеводородов, их хранение, переработку, а также реализацию, в том числе путём контрабанды. И если последняя стадия не характерна для современной правоприменительной практики Российской Федерации в уголовно-правовой статистике, то в ряде государств Северной Африки и Персидского залива на протяжении

многих лет криминогенная обстановка отражает огромные показатели ущерба от несанкционированного ввоза-вывоза нефти или продуктов её переработки [1, с. 10]. Для сбора этой информации проанализированы сведения о формах хищений и контрабанды в странах Ближнего Востока и Северной Африки, факторах, способствующих совершению преступлений, методах их профилактики и предупреждения, а также размерах финансового ущерба и теневых доходах, получаемых от нелегальной деятельности. Данный анализ позволит под другим углом оценить криминогенную ситуацию в нефтегазовом комплексе нашей страны, рассмотреть возможные векторы её развития и найти своевременные способы для разрешения проблем.

Мировой нелегальный рынок нефти и нефтепродуктов оценивается в 133 миллиарда долларов в год¹. Структура чёрного рынка повторяет структуру официальной нефтяной индустрии: добыча, транспортировка, переработка, реализация. Отличие заключается в том, что вместо государственных и легальных частных структур этим бизнесом занимаются организованные преступные группировки [10, с. 24]. В последнее время на мировой арене вопрос нелегальной добычи и торговли нефтью чаще всего обсуждается в привязке к деятельности организованных преступных групп, в том числе и запрещённых в России группировок, таких, например, как «Исламское государство». Однако на Ближнем Востоке и Северной Африке схемы нелегального оборота углеводородами сложились уже давно. Их развитию способствовало как неравномерное распределение ценных ресурсов по территории региона, так и различия в политико-экономических условиях, сложившихся в разных странах.

Основными криминологическо-экономическими факторами, создающими условия для процветания контрабанды нефтепродуктов, являются: ценовая разница на топливо в соседних странах, политическая нестабильность, разница в курсах валют, слабый пограничный контроль; в случае с нефтью нелегальные поставки наиболее часты между соседними странами, обладающими разным объёмом ресурсов, а также в ситуациях, когда искусственно созданные препятствия стоят на пути без того экономически выгодных маршрутов [2, с. 62].

О том, какие объёмы сырья и топлива проходят через «серый» рынок, не берутся подсчитать даже крупные международные организации. Только официально в иракской Басре выявляют хищения от 150 до 300 тыс. баррелей нефти в день (а точнее, их нелегальной продажи), поэтому подсчитывать объёмы нелегального сырья с большей или меньшей долей вероятности практически невозможно.

¹ Криминальные нефтекартели: как сложился чёрный рынок топлива в мире? // Business-post.ru: деловое издание. 1 декабря 2018 г. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://business-post.ru/kriminalnye-neftekarteli-kak-slozhilsja-chnyj-rynok-topliva-v-mire/> (дата обращения: 10.05.2020).

Несмотря на отсутствие точных цифр, мировым лидером по контрабанде «чёрного золота», по мнению большинства специалистов, является Нигерия. О нелегальной продаже сырья из нефтедобывающего штата Дельта в этой стране написано большое количество отчётов и исследований. По некоторым подсчетам, в Нигерии до 30 % всех нефтепродуктов нелегально экспортируется в соседние страны. По способам совершения противоправной деятельности нигерийские преступные группировки имеют свою специфику. В основном это пиратство – нападения на танкеры в Гвинейском заливе. В ходе подобных атак экипаж запирают в трюме, а нефть перегружают на небольшие суда, транспортирующие топливо в соседние страны.

В интересующем нас регионе Ближнего Востока и Северной Африки потоки нелегальной нефти традиционно выходили на «серый» рынок из Ирана (в силу его постоянного нахождения под различными международными санкциями), Ирака (как в период программы «Нефть в обмен на продовольствие» во времена правления Саддама Хусейна, так и в послевоенное время), Ливии, Алжира и Саудовской Аравии. К слову, нигерийская нефть не проходила мимо региона, есть информация о том, что её закупали в Марокко.

В Марокко нефтепродукты и сырую нефть нелегально ввозят из соседнего Алжира, а также из Нигерии. В отчёте экспертов «Атлантического совета» (Atlantic Council), посвящённом хищениям в даунстрим-секторе (нефтепереработка и реализация нефтепродуктов), упомянута одна из схем нелегальной торговли².

Согласно выводам автора, сырьё из Нигерии направляется на нефтеперерабатывающий завод «Saltpond» в Гане. Сообщается, что с завода выходило в пять раз больше сырья, чем НПЗ был способен физически переработать³. Таким образом, шла легализация нигерийской нефти

² Ralby I. M. Downstream Oil Theft: Global Modalities, Trends, and Remedies // Report of Atlantic Council. 24 of March 2017. The Atlantic Council of the United States. ISBN: 978-1-61977-440-7. – 112 pp.

³ Faucon B., Hinshaw D. Tiny Ghana Oil Platform's Big Output Sparks Scrutiny // The Wall Street Journal. 21 August 2018. ISSN: 0099-9660. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.wsj.com/articles/tiny-ghana-oil-platforms-big-output-sparks-scrutiny-1408669517> (дата обращения: 01.08.2020).

– оттуда она выходила уже под видом нефти из Ганы. В Марокко эту нефть перерабатывали на местном НПЗ «Samir».

Эксперты «Атлантического совета» отмечают закрытость и непрозрачность энергетического сектора Марокко. О том, что это утверждение имеет под собой немало оснований, говорят многочисленные факты. Марокканские СМИ со ссылкой на осведомлённые источники в правительстве сообщают о том, что вышеупомянутый завод единственный в стране экспортирует нефтепродукты без уплаты налогов в казну. Кроме того, его долг по уплате налогов с официально реализованных продуктов оценивался в \$ 1,2 млрд, а задолженность перед кредиторами – в \$ 2,4 млрд.

Однако важнейшим поставщиком нелегальной нефти в Марокко традиционно являлся восточный сосед – Алжир. Несмотря на то, что официально граница между двумя странами закрыта с 1994 г., проблема контрабанды нефти и особенно нефтепродуктов всё ещё остаётся актуальной. Главной причиной является разница в ценах на топливо, которые в Алжире намного ниже благодаря щедрым государственным субсидиям.

В последнее время правительство Алжира приняло меры и, согласно официальным заявлениям, сумело значительно уменьшить объёмы нелегального экспорта. По их подсчётам, до этого момента, из-за нелегального вывоза топлива (по большей части в Марокко, кроме того – в Тунис) страна в год теряла порядка \$ 1,3 млрд⁴.

По данным марокканской правозащитной организации MAHR, в секторе по транспортировке нефтепродуктов между двумя странами было занято порядка 18 тыс. человек. Предположительно, после ужесточения пограничного контроля, большинство из них «переквалифицировалось» на нелегальную перевозку людей между странами-соседями.

Тем не менее в 2019 г. глава национальной алжирской нефтехимической компании «Naftal» сообщил о том, что около 13,4 % производимого в стране топлива экспортируют нелегально⁵. Бывший министр энергетики Алжира Юсеф Юсфи оценил объёмы контрабанды в 1,5 млрд литров топлива в год. Очевидно, что контрабандисты сумели довольно быстро приспособиться к новым условиям.

В отчете «Атлантического совета» сообщается, что топливо из Алжира вывозят в основном на грузовиках, машинах, мотоциклах и всё чаще (ввиду усиления контроля на границе) на ослах и мулах. Наиболее активными районами нелегальной трансграничной транспортировки нефти в Алжире называют провинцию Тлемсен, в Марокко – провинцию Беркан и префектуру Ужда-Ангад, расположенные на севере двух стран.

Несмотря на ужесточение в пограничной зоне, коррупция в рядах таможенников и пограничников остается проблемой, в том числе, из-за низкой оплачиваемости этих профессий. Кроме того, свою роль играют и родственные связи между пограничниками и контрабандистами, ведь последние в основном являются местными жителями.

В рамках борьбы с нелегальной торговлей в 2005 г. в приграничной зоне в Марокко установили 100-километровый забор, а со стороны Алжира выкопали 700-километровую траншею, а с 2018 г. возведены стены высотой в 3,5 метра в районах наиболее активной торговли – городах Ахфир и Бени Драр⁶.

По данным одного из отчетов «Американского института мира», доходы нелегальных перевозчиков в пограничных северных провинциях Алжира и Марокко с каждых 150 литров топлива составляют порядка \$ 112, при этом в год так реализуются миллионы литров нефтепродуктов.

В участвующих в этом бизнесе группах выстроена жёсткая иерархия. При этом руко-

⁴ Ghana's oil and gas infrastructure continues to develop as companies explore onshore and offshore potential // Energy overview. 20 October 2019. DOI: 10.26889/9781784671044. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://oxfordbusinessgroup.com/overview/period-growth-oil-and-gas-infrastructure-continues-develop-companies-explore-onshore-and-offshore> (дата обращения: 01.06.2020).

⁵ Algeria's South: Trouble's Bellwether. Report № 171. 27 December 2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: http://www.huffpostmaghreb.com/2019/12/07/contrebande-carburant-alg_n_8739604.html (дата обращения: 01.05.2020).

⁶ Algeria–Morocco border // Wikipedia encyclopedia. 22 July 2020. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://wiki2.org/en/Algeria%E2%80%93Morocco_border (дата обращения: 15.08.2020).

водство, так называемые «бароны», не участвуют напрямую в транспортировке товара, эту работу поручают молодым людям 16–30 лет, в редких случаях детям. Зачастую в контрабанде участвуют целые семьи, для которых такая работа остается единственным выгодным видом заработка.

Свои доходы высокопоставленные участники «теневого» бизнеса отмывают главным образом через приобретение недвижимости. Именно с этим, по мнению экспертов вышеуказанного института, связан строительный бум в северных приграничных районах двух стран.

Граница между Алжиром и Тунисом также «пропускает» значительное количество нелегального сырья. Всемирный Банк в 2018 г. подсчитал, что около 25 % топлива, потребляемого в Тунисе, попадает в страну нелегально из Алжира⁷.

Кроме того, экономика Туниса, по оценке банка, теряет из-за нелегальной торговли с соседями порядка \$ 800 млн ежегодно. Главным драйвером торговли являются различия в цене на топливо: в Алжире литр дизеля (по актуальным ценам на август 2020 г.) можно купить за \$ 0,22, в Тунисе – уже за \$ 0,64⁸.

По оценкам исследования «Атлантического совета», наиболее эффективными способами борьбы с контрабандой топлива является его маркировка и отслеживание перевозящего его транспорта. Наименее эффективные меры – закрытие границ.

Ещё одним наглядным примером мировой контрабанды является Ливия, потоки нелегального экспорта нефти и нефтепродуктов из которой особенно выросли после начала гражданской войны. Сегодня в Ливии контрабандисты часто используют те же пути для контрабанды, что существовали до войны. Граница между Ливией и Тунисом стала район активной нелегальной торговли в период «арабской весны», начавшейся в 2011 г. После

2011 г. на границе Туниса и Ливии участились случаи захвата заложников и протесты местного населения. В большинстве своём причиной этого были попытки правительств (или военизированных группировок) сократить объёмы контрабанды нефтепродуктов через границу или взять этот бизнес под свой контроль. Например, в апреле 2018 г. в Ливии боевики захватили пять тунисских контрабандистов из-за спора по поводу своего «теневого» бизнеса⁹.

Вспыхивали и недовольства местных жителей. Так, попытки закрыть границу и прекратить нелегальную торговлю вызвали протесты населения в тунисском городе Бен Гердан, экономика которого серьёзно зависела от контрабанды топлива. Эксперты отмечают, что в нелегальной торговле между Ливией и Тунисом клановые и племенные связи играют большую роль, чем в других регионах на севере Африки¹⁰.

Ливийское сырьё направляется и в Европу. По данным различных источников, главными перевалочными пунктами для нелегальной нефти являются Мальта, а также острова в районе итальянской Сицилии. Туда сырьё поступает в танкерах и лодках разного размера, но в основном судами вместимостью не более 40 тыс. литров.

Отметим, что как в случае с ливийским морским нелегальным экспортом, так и в случае с нелегальной транспортировкой товаров между Алжиром и Марокко существует связь между теми, кто осуществляет транспортировку углеводородов, и теми, кто незаконно перевозит людей.

В Ливии перевозчики товаров и людей нередко используют одни и те же суда, либо «заимствуют» их друг у друга по мере надобности. Например, в 2018 г. нехватка деревянных судов заставила перевозчиков нелегальных мигран-

⁷ Volkman E. For Tunisia, recovery means modernizing economy // Al-Monitor. LLC. 17 March 2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.al-monitor.com/pulse/originals/2020/03/tunisia-government-plan-economic-crisis-gateway-africa.html> (дата обращения: 15.08.2020).

⁸ GlobalPetrolPrices.com. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.globalpetrolprices.com/Tunisia/diesel_prices/ (дата обращения: 01.08.2020).

⁹ Pollock K., Wehrey F. The Tunisian-Libyan Border: Security Aspirations and Socioeconomic Realities // Carnegie Endowment international peace. 21 August 2018. ISSN: 2633-304X. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://carnegieendowment.org/2018/08/21/tunisian-libyan-border-security-aspirations-and-socioeconomic-realities-pub-77087> (дата обращения: 11.06.2020).

¹⁰ Kuschminder K., Triandafyllidou A. Smuggling, Trafficking, and Extortion: New Conceptual and Policy Challenges on the Libyan Route to Europe // A Radical Journal of Geography. Antipode Vol. 52 No. 1, 2020. ISSN:1467-8330. – P. 206–226.

тов из североафриканской страны в Европу начать использовать более крупные металлические суда, которые предназначались для перевозки нефти. Кроме того, контрабандисты зачастую меняют свою «специализацию» в зависимости от конъюнктуры рынка (как в вышеупомянутом случае на границе Алжира и Марокко)¹¹.

Одним из самых наглядных случаев сращивания преступных группировок и коррупции в Ливии являются результаты крупного международного расследования фактов несанкционированного экспорта нефти и готового топлива в соседние страны – Мальту, Италию, Грецию и Кипр. В ходе этого криминального инцидента были арестованы несколько министров и руководителей топливных компаний. При всём этом ливийское правительство сообщало о постоянном сотрудничестве с правоохранительными органами европейских стран в ходе расследования. Тогда же глава объединенной Национальной нефтяной компании Ливии обвинил в содействии контрабандистам силы охраны нефтяных объектов – «Petroleum Facilities Guard», руководимые генералом И. Джадраном (контролируют территории на востоке Ливии, в том числе нефтеэкспортные порты и районы нефтедобычи)¹².

Наиболее сложными с точки зрения сдерживания нелегальной транспортировки нефтепродуктов в Ливии являются прибрежные города Зуvara, Аз-Завия и Сабрата. Хотя в условиях, когда в стране до сих пор продолжают активные бои между разными группировками, в том числе в районах экспортных портов на севере, говорить о более или менее бесконтрольных центрах нелегальной торговли всегда правильно, ведь ситуация там крайне изменчива [8, с. 53].

Также отметим, что ввиду сложного экономического положения в Ливии и частичной

¹¹ Libya and the surrounding area: current situation and need for immediate action // Council of the European Union. Note of the main points at the meeting of the high-level working group on asylum and migration. Brussels, 4 September 2019. ISSN 1756-851X. – 25 pp.

¹² Eaton T., Alageli A., Badi E., Eljarh M., Stocker V. The Development of Libyan Armed Groups Since 2014: Community Dynamics and Economic Interests // Research Paper Royal / Institute of International Affairs. Chatham House. March 2020. ISBN 978-1-78413-386-3. - 65 pp.

остановки функционирования её нефтегазового комплекса в стране вырос и спрос на импортируемое сырьё, в связи с чем некоторые эксперты отмечали временное возникновение нового тренда – покупки Ливией нефтепродуктов из соседнего Алжира, в том числе «серыми» каналами¹³.

Изучая тематику контрабанды углеводородов в зарубежных странах, нельзя обойти стороной государства Персидского залива, где расположен самый загруженный в мире морской путь транспортировки нефти – Ормузский пролив¹⁴. Примерно пятая часть мировых запасов нефти проходит через этот пролив, соединяющий Персидский залив с Аравийским морем. Одним из глобальных криминологических факторов, хищений и контрабанды нефти в этом регионе являются политико-экономические условия – а именно, войны и санкции, способствовавшие формированию маршрутов «серой» торговли нефтью между Ираном и Ираком.

Ещё во времена действия программы «Нефть в обмен на продовольствие», которая блокировала доступ правительства С. Хусейна к «нефтедолларам» от продажи сырья, иракскую нефть нелегально продавали в соседние Иран и, в меньших объёмах, в Турцию. Кроме «иракского» и «турецкого» маршрутов, неофициальный экспорт иранцы осуществляли и при посредничестве ОАЭ. Не раз публиковались сообщения из официальных источников о том, что иранские танкеры заходили в эмиратский порт Аль-Фуджейра с фальшивыми, якобы иракскими, документами. Портовый контроль в ОАЭ пропускал танкеры без строгой проверки, так как груз не заходил в ОАЭ, а сразу направлялся на азиатские рынки¹⁵.

¹³ Fuel smuggler's paradise: a day on the border between Libya and Tunisia // The Guardian. 10 August 2011. ISBN: 0-446-61343-6. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.theguardian.com/world/2011/aug/10/fuel-smugglers-border-libya-tunisia> (дата обращения: 01.08.2020).

¹⁴ Iran attack: Oil prices recede after rise on Iraq missile attacks // BBC News. 8 January 2020. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.bbc.com/news/business-50979492> (дата обращения: 01.06.2020).

¹⁵ Iran boosts oil trade via UAE ahead of sanctions relief // Reuters.com. 23 March 2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.reuters.com/article/iran-sanctions-oil-idUSL5S1211C720151013> (дата обращения: 21.05.2020).

Возвращаясь к Ираку отметим, что ещё в 2012 г. американский аналитический центр «Stratfor» писал о том, что из экспортных портов иракской Басры (на них приходится примерно 90 % иракского экспорта) около 10 % сырья продаётся за рубеж незаконно¹⁶. Если говорить о современной ситуации, то, по нашему мнению, «теневой» рынок топливного экспорта изменился в большую сторону. Прежде всего, это связано с постоянным давлением санкций США, что заставляет Иран находить и развивать новые пути контрабанды с соседними странами, в том числе Ираком.

По данным «Stratfor», в районе нефтяного терминала Хор аз-Зубейр контрабандисты собирали нефть с помощью врезок в нефтепроводы и загружали сырьё на суда вместимостью 70–120 баррелей. Эти суда направлялись дальше в Персидский залив и там сырьё переваливали на танкеры, которые уже доставляли «чёрное золото» в Иран.

Одно из последних масштабных расследований крупнейшего в мире международного агентства Рейтер связано с хищениями в 2019 году иракской нефти двумя супертанкерами. Вместимость только одного из них составляет 300 000 тонн. Агентством собраны данные о том, что в течение нескольких месяцев танкеры нелегально вывозили нефть в Иран и ОАЭ. Перевозки оставались незамеченными для надзорных органов благодаря тому, что на судах была отключена автоматическая идентификационная система (AIS), или транспондер, что означает, что его местоположение не может быть отслежено. Согласно судоводным документам, только за один рейс было перевезено около 284 000 тонн нефти на сумму около 120 миллионов долларов¹⁷.

¹⁶ Special Report: Iran's Oil Smuggling Network in Iraq // Stratfor Worldview. 30 January 2015. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://worldview.stratfor.com/article/special-report-irans-oil-smuggling-network-iraq> (дата обращения: 01.08.2020).

¹⁷ Khasawneh R., Rasheed A., Elumami A. Exclusive: How Iran fuel oil exports beat U.S. sanctions in tanker odyssey to Asia // Reuters. 20 March 2019. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.reuters.com/article/us-iran-sanctions-oil-exclusive/exclusive-how-iran-fuel-oil-exports-beat-u-s-sanctions-in-tanker-odyssey-to-asia-idUSKCN1R10G9> (дата обращения: 15.07.2020).

Также осуществлялось хищение нефти из района острова Аль-Фао, где расположен иракский нефтеэкспортный терминал. Там приходилось делать врезки на подводных трубопроводах, после чего суда с нефтью отправлялись по реке Бахманшир к НПЗ в иранском городе Абадан.

Такому развитому «сотрудничеству» между Ираком и Ираном, по справедливому мнению специалистов, благоприятствует идеологическая близость и единая конфессиональная принадлежность большинства иранцев и жителей юга Ирака (большинство населения – шииты).

В Ираке влияние Ирана и без того было велико в послевоенное время, а на юге страны оно ощущалось особенно. В том числе, сообщается, что контрабанда иракского сырья происходит под покровительством чиновников из иракской национальной корпорации «Южная нефтяная компания» (South Oil Company), которые выступают лоббистами иранских интересов. Коррупционную составляющую дополняет тот факт, что те же группы пытались препятствовать большему вовлечению иностранных специалистов в деятельность компаний на юге Ирака.

Эксперты «Stratfor» в одном из своих отчетов пришли к выводу, что федеральное правительство Ирака не имеет достаточного влияния для остановки деятельности по незаконному отбору нефти на юге страны. О том, что в экспортных портах города Басра не все считается с законом, говорят и периодически появляющиеся в прессе сообщения, в том числе заявления некоторых иракских чиновников. В конце января 2020 года депутаты от Басры сообщили о том, что в провинции каждый день в неизвестном направлении уходит около 100–300 тыс. баррелей нефти, или \$ 20 млн в денежном выражении. Это при том, что по данным на февраль 2020 года, ежедневная добыча нефти в Ираке составляет 4,6 миллиона баррелей¹⁸. По мнению чиновников, главной причиной таких потерь является недостаточно чёткая система учёта сырья на юге страны. Если их заявления

¹⁸ Suspicious oil deals dissipate Iraq's resources // The Arab Weekly. 2 February 2020. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://theArabweekly.com/suspicious-oil-deals-dissipate-iraqs-resources> (дата обращения: 12.08.2020).

верны, то мимо иракской казны проходит от 3 до 7 % доходов от экспорта сырья. Это меньше, чем оценки американского «Stratfor», однако всё равно крайне большие показатели.

При анализе формы хищений в государстве Ирак, выявлен тот факт, что, помимо традиционных врезок в трубопроводы, контрабандисты ухищряются вывозить горючее со складов и нефтехранилищ, в том числе предназначенных для государственных ведомств или компаний. Другой незаконной практикой является перепродажа субсидированных импортных нефтепродуктов за границу, поскольку это делает их дешевле, чем местные продукты в соседних странах.

Развитые схемы нелегальной торговли топливом между Саудовской Аравией и ОАЭ – ещё один пример того, как различие цен на топливо (из-за его субсидирования) способствует нелегальной торговле. Саудовская газета «Saudi Gazette» с периодичным постоянством сообщает о нелегальных схемах провоза дизельного топлива из Саудовской Аравии в ОАЭ. По состоянию на 2020 год, стоимость дизеля в КСА составляет \$ 0,13, в то время как в соседних ОАЭ это топливо стоит \$ 0,56¹⁹. До 2015 года, когда в политику ценообразования активно начали вмешиваться государственные механизмы, эта разница была ещё более существенна.

Один из самых изощрённых способов хищений в этих странах заключался в том, что нелегально провозимое дизельное топливо смешивали с легальной нефтью в пропорции 26:4, что позволяло контрабандистам беспрепятственно пересекать границу. Далее, на заводах на территории ОАЭ запускали обратный химико-физический процесс. Сообщалось, что, заплатив за сырьё в Саудовской Аравии около \$ 2 тыс., в Эмиратах груз сбывали уже за \$ 23 тыс.

Войну контрабандистам Эр-Рияд объявлял в 2009, 2012, 2015 и 2018 годах. Это как нельзя лучше свидетельствует о том, что все предыдущие попытки побороть «серый» рынок топлива оказались как минимум неудач-

ными [9, с. 133]. Однако многие мероприятия правоохранительных органов Саудовской Аравии приносят существенный результат в борьбе с нелегальной добычей и транспортировкой нефти. Одной из наиболее крупных операций считается задержание в разных районах на востоке королевства 450 нефтецистерн с нелегальным дизельным топливом. Груз был задержан на стадии отправки в соседние страны водным и наземным транспортом.

Рассматривая страны Ближнего Востока, экономика которых отражает зависимость от государственной защищённости существующих потоков энергоносителей, стоит остановиться на криминологической ситуации в Республике Азербайджан, бюджет которой, по состоянию на март 2020 года, более чем наполовину сформирован за счёт продаж нефти²⁰. Во многом этот показатель достигнут в результате строительства в 2018 году на территории страны крупнейшего нефтеперерабатывающего турецкого завода «Star» и поставками его продуктов в страны постсоветского пространства – Украина, Грузия, Казахстан.

Авторы упомянутого выше отчёта «Атлантического совета» не выявили значимых схем контрабанды нефтепродуктов из Азербайджана, придя к выводу, что сформированная там система государственного управления с жёсткой вертикалью власти под руководством президента Ильхама Алиева, создаёт условия не столько для нелегальных действий на этапе продажи сырой нефти и нефтепродуктов, сколько на этапе распределения полученных от этого доходов. И всё-таки в силу географически удобного расположения страны с соседствующими Дагестаном, Грузией, Арменией и Ираном, а также открытым выходом в Каспийское море, в официальных источниках периодически появляется информация о единичных случаях незаконного вывоза нефти из страны.

¹⁹ Globalpetrolprices.com. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: https://ru.globalpetrolprices.com/United-Arab-Emirates/diesel_prices/ (дата обращения: 01.08.2020).

²⁰ Проценко Н. Азербайджан в нефтяной ловушке: новый кризис при слабом барреле неизбежен // Eurasia Daily: информационное агентство. 13 марта 2020. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://eadaily.com/ru/news/2020/03/13/azerbaydzhan-v-neftyanoy-lovushke-novyy-krizis-pri-slabom-barrele-neizbezhen> (дата обращения: 01.04.2020).

Последним из громких случаев было задержание на территории Республики Дагестан сотрудниками ФСБ морского танкера под флагом Азербайджана, который незаконно провозил добытую компанией «Лукойл» лёгкую нефть по поддельным документам. Общая стоимость поставки была оценена в 45 млн рублей. Помимо этого, для республики не редкость традиционные врезки в разветвлённую сеть нефтепроводов «Баку–Тихорецк», «Баку–Новороссийск» и «Баку–Тбилиси–Джейхан» [7, с. 14]. Ситуация в нефтегазовом комплексе усугублена конфликтом вокруг статуса Нагорного Карабаха между Арменией и Азербайджаном. Баку утратил контроль над Нагорным Карабахом и семью прилегающими к нему районами в ходе вооружённого противостояния в 1992–1994 годах. Многие эксперты прогнозируют возможные последствия в случае ущерба нефтепроводам Азербайджана²¹.

Будучи импортёром сырья и имея достаточно протяжённые границы с несколькими нефтеэкспортёрами, Турция также имеет давно сложившиеся маршруты нелегального ввоза топлива. Незаконные поставки нефти традиционно приходили из Ирака и Ирана, для этого чаще всего использовались нефтецистерны²². Кроме того, топливо закупали в соседней Сирии, что облегчалось «размытостью» границы между районами проживания сирийских и турецких курдов.

Исходя из анализа вышеизложенных явлений, можно сделать вывод о том, что любое негативное геополитическое событие в регионе Ближнего Востока или Северной Африки оказывает ощутимое воздействие на ценообразование и спрос на углеводороды и, соответственно, движет их вверх. Это может быть активность вооружённых исламистских группировок, отставки правящих ячеек власти или смерть национальных лидеров (особенно

в районах, приближённых к нефтяным месторождениям или нефтеналивным терминалам). Любое из этих явлений ставит под угрозу официальные поставки нефти и криминализирует сферу теневого нефтебизнеса²³.

В отличие от этих регионов, экономико-политическая ситуация в России не имеет сильной зависимости от криминогенной ситуации в области покушений на объекты нефтяной инфраструктуры и контрабанды углеводородов. Во многом это обусловливается достаточным контролем со стороны государственных структур, правоохранительных органов и служб безопасности предприятий, занимающихся добычей, транспортировкой и переработкой нефти [5, с. 21]. Тем не менее Федеральная таможенная служба фиксирует редкие, но крупномасштабные случаи ввоза-вывоза нелегальной нефти и нефтепродуктов. Так, например, правоохранительными подразделениями ФТС России в порту г. Новороссийска пресечена контрабанда нефти объемом более 30 тыс. тонн. По результатам проверочных мероприятий установлено, что углеводороды были доставлены в Россию из Казахстана железнодорожным транспортом по поддельным документам, после чего предполагалась их дальнейшая транспортировка в Болгарию. По предварительной оценке, возможный ущерб государству мог составлять 200 млн рублей.

Нередки случаи поставки в Россию через границу с Казахстаном контрабанды и автомобильным транспортом [4, с. 60]. Сырую нефть либо нефтепродукты перевозят многотонными автоцистернами по документам, в которых они обозначены как «печное топливо», «мазут», «композит нефтяной стабилизированный», «композит тяжёлых нефтепродуктов» и др.

Самым же популярным криминальным способом обогащения в нашей стране являются так называемые «врезки» в нефтепроводы и нефтепродуктопроводы, которые пролегают как под землёй, так и на её

²¹ Названы последствия в случае ущерба нефтепроводам Азербайджана в ходе войны с Арменией // Взгляд: деловая газета. – 13 июля 2020 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://vz.ru/news/2020/7/13/1049676.html> (дата обращения: 12.04.2020).

²² Ralby I. M. Downstream Oil Theft: Global Modalities, Trends, and Remedies // Report for the Atlantic Council. 24 of March 2017. The Atlantic Council of the United States. ISBN: 978-1-61977-440-7. – 112 pp.

²³ Васильев А. Нефтедоллары и глобальная экономика // Таможня. – 2015– № 17 (376). – С. 31–33.

²⁴ Вице-президент «Транснефти»: после ЧП на «Дружбе» будем тщательнее проверять недропользователей-«малышей» // Интерфакс: информационная группа. 20 декабря 2019 [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://www.interfax.ru/interview/688757> (дата обращения: 01.08.2020).

поверхности практически по всей территории от Владивостока до границ с европейскими странами.

В последнее время проблема нелегальных врезок усугубилась тем, что способы их совершения значительно усовершенствовались, в отличие от слабо реагирующего на криминогенную обстановку уголовного законодательства [6, с. 180]. Методы стали более изощрёнными и обеспеченными в технологическом и техническом отношении. Правонарушители используют специальное геологическое оборудование для производства не только стандартного вертикального, но и горизонтально направленного бурения. Кроме того, приобретает популярность строительство глубоких подкопов и протяжённых тоннелей. Только за последние три года были обнаружены более двух десятков тоннелей к магистральным трубопроводам, от которых к местам временного хранения проложены замаскированные отводы. Ими оснащаются около 80 % несанкционированных врезок²⁴. Так, например, в Пензенской области в июле 2020 года правоохранительными органами пресечена деятельность преступной группировки, похищавшей продукцию из магистрального нефтепровода с прокладкой подземных коммуникаций от магистрали трубопровода до нефтехранилища бестраншейным методом протяженностью около 5 км. В Иркутской области преступники в течение двух лет вручную рыли подземный тоннель, протяженность которого на момент их задержания составила 125 метров. Во многих случаях следователи отмечают, что отводы оснащаются современными измерительными приборами, системами сглаживания колебаний давления, электромагнитными клапанами систем удалённого дистанционного управления запорной арматурой и т. д.

Таким образом, мы видим, что в современном мире покушения на объекты нефтяной инфраструктуры с целью криминального обогащения не перестают быть актуальными. Это касается как стран со стабильной внутренней экономико-политической ситуацией, так и регионов, находящихся в состоянии постоянных внутренних и внешних

вооружённых конфликтов. Российский топливный рынок находится в стадии постоянных нововведений и специалисты уверены, что вслед за этим возможна новая волна контрафакта на рынке и модернизированные способы хищений с объектов нефтяной инфраструктуры [3, с. 120]. Растущие акцизы и НДС потянут за собой и цены на бензин и дизель. А это благоприятная почва для развития теневого сектора. Нововведения обернутся для владельцев АЗС новыми проблемами, а для «тёмных» нефтеторговцев – новыми доходами. Очевидно, что только реальное наказание за криминальные врезки и воровство нефти и нефтепродуктов, меры по защите цивилизованного топливного рынка являются главными условиями для противостояния преступным группировкам, пока они ещё не превратились в нигерийских нефтяных пиратов, а Россия – в поле боя между подпольными нефтяными картелями.

Пока же правоприменительная практика характеризуется необъяснимой гуманностью российских судов, что позволяет освобождать пойманных даже на месте преступления врезчиков от наказания либо назначать им условные и незначительные сроки лишения свободы. В результате, несмотря на все усилия правоохранительных органов и служб безопасности, криминальное воздействие в отношении магистральных трубопроводов не ослабевает, число врезок в магистральные нефтепродуктопроводы последние шесть лет снижается недопустимо медленными темпами.

С учётом того, что последствия несанкционированного отбора углеводородов отражаются не только на частных и государственных интересах, но и негативно влияют на окружающую среду, нанося непоправимый ущерб природе, актуальным будет считаться обсуждение данной проблемы не только на государственном уровне, но и с участием всемирных организаций, таких как ООН, ВОЗ, «Гринпис» и др. С правовой точки зрения, данная мера, по нашему мнению, представляется наиболее глобальным и эффективным способом борьбы с преступными посягательствами, связанными с несанкционированным отбором и оборотом углеводородов, и будет востребована во многих странах.

Список литературы

1. Абдульмянова Т. В., Асанова И. П. Уголовно-правовая характеристика незаконной добычи водных биоресурсов (ст. 256 УК РФ): по материалам судебной практики Республики Мордовия // Вопросы российского и международного права. – 2020. – Т. 10. – № 4-1. – С. 7–17.
2. Воеводкин А. В. Спорные вопросы юридической природы рейдерства в России // Научное обозрение. Серия 1: Экономика и право. – 2017. – № 1. – С. 159–172.
3. Ильин В. В. Методика формирования типовых охранных мероприятий для защиты охраняемых объектов // Вопросы оборонной техники. Серия 16: Технические средства противодействия терроризму. – 2017. – № 1–2 (103–104). – С. 119–124.
4. Приходько А. И. Уголовно-правовая охрана объектов ТЭК как одно из направлений защиты прав и свобод человека // Вестник юридического факультета Южного федерального университета. – 2017. – Т. 4. – № 2. – С. 59–62.
5. Саньярова А. Р. Особенности законодательного регулирования топливно-энергетического комплекса // Аллея науки. – 2020. – Т. 2. – № 6 (45). – С. 16–23.
6. Строккин В. В. Планирование по защите потенциально опасных и критически важных объектов // Пробелы в российском законодательстве. – 2015. – № 5. – С. 179–181.
7. Ступаков Н. В. Политико-правовые меры государств-участников СНГ по защите энергетической безопасности и противодействию терроризму в топливно-энергетическом комплексе // Международное сотрудничество евразийских государств: политика, экономика, право. – 2019. – № 4. – С. 12–22.
8. Тарарычкин И. А. Стратегии защиты объектов трубопроводного транспорта от структурных повреждений при развитии аварийных ситуаций // Безопасность труда в промышленности. – 2018. – № 2. – С. 52–57.
9. Троицкий Н. С. Современное доктринальное понимание термина «военные преступления» // Гуманитарные и юридические исследования. – 2020. – № 1. – С. 132–137.
10. Черняева Г. В. Возможности и методологические проблемы применения методик контент-анализа в политологических исследованиях // Вестник Казахстанско-Американского свободного университета. – 2017. – № 4. – С. 18–26.

References

1. Abdul'myanova T. V., Asanova I. P. Uголовno-pravovaya kharakteristika nezakonnoy dobychi vodnykh bioresursov (st. 256 UK RF): po materialam sudebnoy praktiki Respubliki Mordoviya // Voprosy rossiyskogo i mezhdunarodnogo prava. – 2020. – T. 10. – № 4-1. – S. 7–17.
2. Voyevodkin A. V. Spornyye voprosy yuridicheskoy prirody reyderstva v Rossii // Nauchnoye obozreniye. Seriya 1: Ekonomika i pravo. – 2017. – № 1. – S. 159–172.
3. Il'in V. V. Metodika formirovaniya tipovykh okhrannykh meropriyatiy dlya zashchity okhranyayemykh ob'yektov // Voprosy oboronnoy tekhniki. Seriya 16: Tekhnicheskiye sredstva protivodeystviya terrorizmu. – 2017. – № 1–2 (103–104). – S. 119–124.
4. Prikhod'ko A. I. Uголовno-pravovaya okhrana ob'yektov TEK kak odno iz napravleniy zashchity prav i svobod cheloveka // Vestnik yuridicheskogo fakul'teta Yuzhnogo federal'nogo universiteta. – 2017. – T. 4. – № 2. – S. 59–62.
5. San'yarova A. R. Osobennosti zakonodatel'nogo regulirovaniya toplivno-energeticheskogo kompleksa // Alleya nauki. – 2020. – T. 2. – № 6 (45). – S. 16–23.
6. Strokkin V. V. Planirovaniye po zashchite potentsial'no opasnykh i kriticheskikh vazhnykh ob'yektov // Probely v rossiyskom zakonodatel'stve. – 2015. – № 5. – S. 179–181.
7. Stupakov N. V. Politiko-pravovyye mery gosudarstv-uchastnikov SNG po zashchite energeticheskoy bezopasnosti i protivodeystviyu terrorizmu v toplivno-energeticheskom komplekse // Mezhdunarodnoye sotrudnichestvo yevraziyskikh gosudarstv: politika, ekonomika, pravo. – 2019. – № 4. – S. 12–22.
8. Tararychkin I. A. Strategii zashchity ob'yektov truboprovodnogo transporta ot strukturnykh povrezhdeniy pri razvitii aviarynykh situatsiy // Bezopasnost' truda v promyshlennosti. – 2018. – № 2. – S. 52–57.
9. Troitskiy N. S. Sovremennoye doktrinal'noye ponimaniye termina «voyennyye prestupleniya» // Gumanitarnyye i yuridicheskkiye issledovaniya. – 2020. – № 1. – S. 132–137.
10. Chernyayeva G. V. Vozmozhnosti i metodologicheskkiye problemy primeneniya metodik kontent-analiza v politologicheskikh issledovaniyakh // Vestnik Kazakhstansko-Amerikanskogo svobodnogo universiteta. – 2017. – № 4. – S. 18–26.

Статья поступила в редакцию 28.09.2020 г.