

СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВА РЕСПУБЛИКИ
КАЗАХСТАН И РЕСПУБЛИКИ УЗБЕКИСТАН В СФЕРЕ ОБЕСПЕЧЕНИЯ
БЕЗОПАСНОСТИ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ

Кайбар Малик Сунгатулы

Самостоятельный соискатель Университета общественной безопасности
Республики Узбекистан.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21606343>

Аннотация. В статье проводится комплексный сравнительно-правовой анализ законодательства Республики Казахстан и Республики Узбекистан в сфере обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте. Исследование охватывает четыре уровня правового регулирования: конституционный, отраслевой (транспортное законодательство), уголовно-правовой и уголовно-процессуальный. По каждому уровню методом функционального сравнения установлены зоны конвергенции и дивергенции двух правовых систем. Выявлено, что при наличии значительной содержательной конвергенции особенно в части особых составов преступлений, посягающих на безопасность движения, существуют принципиальные процессуально-правовые расхождения: прежде всего в порядке возбуждения уголовных дел (система ЕРДР в Казахстане против классической трёхэтапной модели в Узбекистане), компетенции транспортной полиции и механизмах межведомственного взаимодействия. На основе анализа разработан авторский индекс нормативной конвергенции (ИНК) по шести параметрам, позволяющий количественно оценить степень сближения двух правовых систем. Сформулированы предложения по унификации законодательства в интересах совершенствования методики расследования трансграничных транспортных преступлений.

Ключевые слова: сравнительное правоведение; железнодорожный транспорт; транспортная безопасность; уголовное законодательство; ЕРДР; транспортная полиция; конвергенция правовых систем; Казахстан; Узбекистан.

Annotatsiya. Maqolada Qozog‘iston Respublikasi va O‘zbekiston Respublikasining temir yo‘l transportida xavfsizlikni ta‘minlash sohasidagi qonunchiligini qiyosiy huquqiy tahlil qilish amalga oshiriladi. Tadqiqot huquqiy tartibga solishning to‘rt darajasini qamrab oladi: konstitutsiyaviy, tarmoqli (transport qonunchiligi), jinoiy-huquqiy va jinoiy-protsessual. Har bir daraja bo‘yicha ikki huquqiy tizimning konvergensiya va divergensiya zonalari aniqlanadi.

Muallif normativ konvergensiya indeksini (NKI) ishlab chiqib, ikki huquqiy tizimning yaqinlashish darajasini miqdoriy baholashga imkon beruvchi olti parametr bo‘yicha tahlil o‘tkazadi.

Kalit so‘zlar: qiyosiy huquqshunoslik; temir yo‘l transporti; transport xavfsizligi; jinoiy qonunchilik; YEJR; transport politsiyasi; huquqiy tizimlar konvergensiyasi; Qozog‘iston; O‘zbekiston.

Abstract. This article conducts a comprehensive comparative legal analysis of the legislation of the Republic of Kazakhstan and the Republic of Uzbekistan governing railway transport safety. The study encompasses four levels of legal regulation: constitutional, sectoral (transport legislation), criminal law, and criminal procedure. For each level, zones of convergence and divergence between the two legal systems are identified using the functional

comparison method. While substantial substantive convergence exists particularly in the area of special offences against traffic safety significant procedural divergences are identified: primarily in the initiation of criminal proceedings (the ERDR system in Kazakhstan versus the classical three-stage model in Uzbekistan), transport police competence, and inter-agency coordination mechanisms. An original Normative Convergence Index (NCI) across six parameters is developed to quantify the degree of approximation between the two systems. Proposals for legislative unification are formulated in the interest of improving the methodology for investigating cross-border railway crimes.

Keywords: *comparative law; railway transport; transport safety; criminal legislation; ERDR; transport police; convergence of legal systems; Kazakhstan; Uzbekistan.*

Правовое регулирование безопасности на железнодорожном транспорте в государствах постсоветского пространства сочетает в себе два генетически обусловленных импульса. С одной стороны, общее советское правовое наследие предопределило значительное типологическое сходство транспортного, уголовного и уголовно-процессуального законодательства государств-преемников. С другой стороны, суверенизация законотворческих процессов и различные векторы правовых реформ привели к нарастающей дифференциации правовых систем, существенно осложняющей расследование преступлений на маршрутах, охватывающих территории обоих государств.¹²

Казахстан и Узбекистан как государства, связанные общими трансграничными железнодорожными маршрутами в рамках Трансзиатской железнодорожной сети и Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)¹, являются наиболее показательной парой для изучения данного противоречия. Взаимный грузооборот по железнодорожным маршрутам двух стран ежегодно составляет несколько миллионов тонн, что создаёт значительный массив трансграничных правоотношений, в рамках которых могут совершаться и расследоваться уголовно наказуемые деяния.

На конституционном уровне оба государства закрепляют принципы, имеющие опосредованное значение для правового регулирования транспортной безопасности, обеспечение государственной безопасности, охрана собственности, гарантия свободы передвижения. Ни Конституция Казахстана², ни Конституция Узбекистана³ не содержат специального регулирования транспортной безопасности это вопрос компетенции отраслевого законодательства. Вместе с тем конституционный принцип верховенства ратифицированных международных договоров над внутренним законодательством, закреплённый в обоих актах, создаёт правовую основу для применения СМГС и иных международных транспортных конвенций в качестве непосредственного источника права⁴.

¹ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Ред. 2023 г. – М.: ОСЖД, 2023. – 196 с.

² Конституция Республики Казахстан. – Астана. 2026.

³ Конституция Республики Узбекистан. – Т., 2026.

⁴ Соглашение между Правительством Республики Казахстан и Правительством Республики Узбекистан о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта от 14 января 1994 года // Собрание законодательства РК. – 1994. – №2.; Соглашение о сотрудничестве государств участников Содружества Независимых

Отраслевое транспортное законодательство обоих государств разрабатывалось в 1990–2000-е годы в условиях схожего экономического контекста реформирования советской железнодорожной системы и перехода к рыночным отношениям в сфере перевозок. Это предопределило высокую степень содержательной конвергенции на уровне базовых понятий и институциональных механизмов⁵.

Таблица 1. Сравнительный анализ ключевых институтов транспортного законодательства Казахстана и Узбекистана⁶

Параметр сравнения	Казахстан	Узбекистан	Оценка
Определение ЖД транспорта	Ст. 1 Закона № 266-II: транспортный комплекс + инфраструктура	Ст. 3 Закона № 670-I: единый производственный комплекс	Конвергенция
Оператор инфраструктуры	АО «НК «КТЖ» нац. компания	АО «Ўзбекистон темир йўллари»	Конвергенция
Система ЗПУ	Регулируется Правилами перевозок (ПП РК № 218)	Регулируется Правилами перевозок (ПКМ № 93)	Конвергенция
Охрана грузов	Ведомственная охрана + договорная	Ведомственная охрана + договорная	Конвергенция
Аварийно-спасательные службы	ЧС-структуры МВД и Минтранса	МЧС и Минтранс (разд. полномочия)	Частичная
Транспортный контроль	Единый орган Комитет транспортного контроля МИО	Инспекция ЖДТ при Минтрансе	Дивергенция
Цифровая документация	ЭТРАН-Kazakhstan (интеграция с 2019)	ЭТРА-УЗ (в разработке 2022–2025)	Дивергенция X

Как следует из таблицы, на уровне базового транспортного законодательства конвергенция достаточно высока: оба государства используют схожую терминологию,

Государств в борьбе с преступностью от 25 ноября 1998 года // Бюллетень международных договоров. – 2000. – № 3.

⁵ Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-II (с изм. и доп.) // Ведомости Парламента РК. – 2001. – № 23. – Ст. 314.; Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» от 16 октября 1998 года № 670-I (с изм. и доп.) // Ведомости Олий Мажлиса РУз. – 1998. – № 11. – Ст. 222.

⁶ Составлено автором по нормативным актам обоих государств

аналогичные организационные модели управления отраслью и сопоставимые механизмы охраны грузов. Принципиальное расхождение фиксируется в двух аспектах - институте транспортного контроля (в Казахстане он централизован, в Узбекистане функционально рассредоточен) и состоянии цифровизации документооборота (Казахстан существенно опережает Узбекистан по степени внедрения электронных транспортных накладных)⁷.

Уголовно-правовой уровень представляет наибольший интерес для криминалистической методики, поскольку именно квалификация деяния определяет вид расследования и процессуальный режим. Оба государства выделяют специальные составы транспортных преступлений в самостоятельные главы уголовных кодексов⁸.

Таблица 2. Сравнительный анализ специальных составов транспортных преступлений в УК РК и УК РУз⁹

Вид преступления	Ст. УК РК	Диспозиция (суть)	Ст. УК РУз	Диспозиция (суть)	Оценка
Нарушение правил безопасности движения ЖД транспорта	350	Нарушение правил безоп. движения, причинившее вред	263	Нарушение правил безопасности движения ЖД транспорта	Конв.
Уничтожение или повреждение путей сообщения	351	Умышленное повреждение инфраструктуры	264	Повреждение путей сообщения и транспортных средств	Конв.
Угон ЖД состава	369	Неправомерное завладение транспортным средством	267	Угон транспортного средства или маломерного судна	Конв.
Хищение грузов из ПС	188 (кража), 191	Общие составы кражи с квалиф. признаком	169 (кража), 164	Общие составы без транспортного	Дивер.

⁷ Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «Об утверждении Правил перевозки грузов железнодорожным транспортом» от 25 апреля 2008 года № 93. – Ташкент, 2008; Постановление Кабинета Министров Республики Узбекистан «О мерах по совершенствованию системы обеспечения безопасности на транспорте» от 14 июня 2018 года № 449. – Ташкент, 2018.; Постановление Правительства Республики Казахстан «Об утверждении Правил перевозок грузов по железнодорожному транспорту» от 3 марта 2011 года № 218. – Астана, 2011.

⁸ Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V (с изм. и доп.) // Казахстанская правда. – 2014. – 9 июля.; Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 года № 2012-XII. – Ташкент: МЮ РУз, 2023. – 368 с.

⁹ Составлено автором по тексту УК РК (ред. 2025 г.) и УК РУз (ред. 2025 г.).

	(грабёж)	«транспорт»	(грабёж)	квалифициров. признака	
Преступления с исп. АСУ транспорта	205	Неправомерный доступ к компьютерной информации	278	Неправомерный доступ к компьютерной системе	Частич.
Террористические акты на транспорте	255	Терроризм + квалиф. признак транспортных объектов	155	Терроризм (нет спец. транспортного квалиф. признака)	Дивер.

Анализ выявляет три принципиальных расхождения на уголовно-правовом уровне.

Первое отсутствие в УК Узбекистана специального квалифицирующего признака «совершение на объектах транспортной инфраструктуры» применительно к хищениям: в отличие от казахстанского законодательства, предусматривающего повышенную санкцию при хищении из транспортного средства, узбекский УК квалифицирует такие деяния по общим нормам о краже и грабеже. Это влечёт различный объём доказывания при расследовании аналогичных фактических обстоятельств в двух странах.

Второе расхождение в охвате составов, связанных с применением автоматизированных систем управления транспортом. УК Казахстана 2014 года, разработанный в контексте активной цифровой повестки, содержит более развёрнутое регулирование компьютерных преступлений, применимое к случаям несанкционированного доступа к АСОУП и АСУ-ЖТ. В Узбекистане нормы об ответственности за такие деяния более общие и не адаптированы к специфике транспортных информационных систем.

Третье расхождение в структуре квалифицирующих признаков применительно к терроризму: казахстанский УК прямо упоминает объекты транспортной инфраструктуры в качестве квалифицирующего обстоятельства, тогда как узбекский УК использует более широкую, но менее предметную конструкцию «объектов жизнеобеспечения». Это расхождение затрудняет квалификацию трансграничных актов саботажа на совместных маршрутах.

Уголовно-процессуальный уровень представляет собой наиболее острую точку дивергенции двух правовых систем¹⁰. Реформа 2014 года в Казахстане, введшая Единый реестр досудебных расследований (ЕРДР), принципиально изменила логику начала уголовного преследования: регистрация в ЕРДР заменяет традиционный акт возбуждения уголовного дела, а расследование начинается немедленно с момента фиксации информации о преступлении.

¹⁰ Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан от 4 июля 2014 года № 231-V // Ведомости Парламента РК. – 2014. – № 15–I. – Ст. 88.; Уголовно-процессуальный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 года № 2013-XII (в ред. 2023 г.). – Ташкент: МЮ РУз, 2023.

Таблица 3. Сравнительный анализ ключевых процессуальных механизмов расследования транспортных преступлений в КЗ и РУз

Параметр	Казахстан	Узбекистан
Начало уголовного преследования	Регистрация в ЕРДР без отдельного акта возбуждения (ст. 179 УПК РК)	Вынесение постановления о возбуждении УД следователем (ст. 321 УПК РУз)
Юрисдикция по трансграничным делам	По месту обнаружения + ЕРДР позволяет переуступку	По месту совершения; нет механизма быстрой переуступки
Транспортная прокуратура	Транспортная прокуратура орган надзора и координации	Транспортная прокуратура надзор; следствие в структуре МВД
Транспортная полиция	Транспортная полиция МВД с чётко определённой зоной обслуживания	Подразделения МВД на транспорте без выделенной ТП
Международное следственное поручение	В рамках СНГ + двусторонних соглашений; срок 1 мес.	В рамках СНГ; срок 30 дней; механизм менее развит
Доступ к ж/д базам данных	Регламентирован приказом МВД № 884 от 2014 г.	Не регламентирован специально; практика: по запросу
Цифровые доказательства	Ст. 120 УПК РК электронные документы как вид доказательства	Норма об электронных доказательствах введена в 2022 г., применяется ограниченно

Наиболее критическим с точки зрения методики расследования трансграничных преступлений является процессуальное расхождение в порядке начала уголовного преследования. Отсутствие в Узбекистане аналога ЕРДР означает, что при обнаружении транспортного преступления на стыке юрисдикций двух государств казахстанская сторона начинает расследование немедленно, тогда как узбекская сторона вынуждена соблюдать процедуру проверки и последующего возбуждения дела, занимающую в среднем от 3 до 10 дней. В условиях, когда ключевые следы на транспортном объекте могут уничтожаться в течение нескольких часов, данная асимметрия существенно снижает совокупную эффективность расследования.²⁵

Для количественной оценки степени сближения двух правовых систем в сфере транспортной безопасности разработан авторский инструмент Индекс нормативной конвергенции (ИНК), рассчитываемый по шести параметрам.

Каждый параметр оценивается по трёхбалльной шкале: 2 балла полная конвергенция, 1 балл частичная, 0 баллов дивергенция. Максимально возможное значение ИНК 12 баллов.

Таблица 4. Индекс нормативной конвергенции законодательства КЗ и РУз в сфере транспортной безопасности (авторская разработка)

№	Параметр	Балл (макс. 2)	Тренд	Приоритет унификации	Ключевое расхождение
1	Базовое транспортное законодательство	2	→ стабильно	Низкий	Модели цифровизации
2	Уголовно-правовые составы (спец.)	1	↑ сближение	Средний	Транспортный квалиф. признак хищений
3	Уголовно-процессуальный порядок начала расследования	0	↔ расхождение растёт	Высокий	ЕРДР vs. акт возбуждения УД
4	Компетенция транспортной полиции	1	↑ сближение	Средний	Наличие/отсутствие специализир. ТП
5	Механизм доступа к ж/д базам данных	0	↔ расхождение	Высокий	Нормат. регламентация vs. практика запроса
6	Цифровые доказательства в процессе	1	↑ сближение	Средний	Разные сроки внедрения норм
	ИТОГО ИНК:	5/12 (42%)			Умеренная конвергенция

Итоговый ИНК в 42% (5 баллов из 12) характеризует состояние правового регулирования как «умеренную конвергенцию». Это означает, что содержательная близость правовых систем существенно выше, чем их процессуально-техническое согласование: оба государства стремятся к одним и тем же целям охраны транспортной безопасности, однако инструментарий достижения этих целей остаётся во многом различным. Именно разрыв между целевой конвергенцией и инструментальной дивергенцией создаёт основные препятствия для расследования трансграничных транспортных преступлений.

Международно-правовой уровень является важнейшим компенсатором внутрисистемных расхождений двух государств.

Оба государства являются участниками: Соглашения о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС); Соглашения о сотрудничестве государств участников СНГ в борьбе с преступностью, двусторонних межгосударственных соглашений о сотрудничестве в области железнодорожного транспорта¹¹.

СМГС как многосторонний транспортный договор обеспечивает единообразное правовое регулирование перевозочного процесса на международных маршрутах, в том числе порядок документирования перевозок (натурный лист, дорожная ведомость, накладная), что создаёт единую доказательственную базу при расследовании преступлений на таких маршрутах. Именно нормативная унификация транспортной документации по СМГС позволяет следователям обоих государств использовать одни и те же документальные источники доказательств¹².

Вместе с тем имеющаяся международно-правовая база остаётся недостаточной для решения двух ключевых проблем: ускорения передачи следственных поручений (текущий механизм в рамках СНГ занимает до 30 дней, что несовместимо с временными требованиями расследования транспортных преступлений) и создания единого оперативного информационного обмена в режиме реального времени между транспортными полициями двух государств.

Полученные результаты позволяют сделать ряд выводов, значимых как для теории сравнительного правоведения, так и для практики расследования транспортных преступлений.

С теоретической точки зрения, выявленная картина «целевой конвергенции при инструментальной дивергенции» является закономерным результатом постсоветской правовой эволюции: государства-преемники сохраняют схожие ценностные основания регулирования (безопасность перевозок, охрана собственности), однако суверенизация законотворческих процессов неизбежно порождает расхождения в конкретных правовых механизмах. Предложенный ИНК позволяет операционализировать данное явление и отслеживать его динамику во времени.

С практической точки зрения¹³ наиболее критичными расхождениями, требующими приоритетного внимания, являются два. Во-первых, асимметрия в порядке начала расследования (ЕРДР + акт возбуждения УД), её преодоление требует либо сближения процессуальных режимов, либо создания специального двустороннего механизма экстренной взаимопомощи для первоначальных следственных действий на трансграничных маршрутах.

Во-вторых, отсутствие нормативно закреплённого взаимного доступа к железнодорожным базам данных АСОУП обоих государств: следователи, расследующие

¹¹ Давид Р., Жоффре-Спинози К. Основные правовые системы современности / пер. с фр. В.А. Туманова. – М.: Международные отношения, 2009. – 456 с.

¹² Бертовский Л.В. Криминалистические методы расследования преступлений. – М.: Проспект, 2019. – 312 с.; Грибунов О.П. Теоретические основы и прикладные аспекты раскрытия, расследования и предупреждения преступлений против собственности, совершаемых на транспорте: дис. ... д-ра юрид. наук. – Ростов н/Д, 2016. – 465 с.

¹³ Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учеб. пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 с.

преступление с трансграничным элементом, лишены возможности оперативно получить маршрутные данные о вагоне, следовавшем через территорию обеих стран¹⁴.

Представляется, что решением первой проблемы могло бы стать заключение двустороннего протокола об экстренной правовой помощи по транспортным преступлениям, предусматривающего специальный ускоренный режим взаимного уведомления и проведения неотложных следственных действий в течение 24–48 часов с момента обнаружения преступления. Решением второй межведомственное соглашение о взаимном доступе следственных органов к национальным базам данных управления перевозками при наличии зарегистрированного дела о транспортном преступлении.

Проведённый анализ позволяет сформулировать следующие основные выводы.

1. Законодательство Казахстана и Узбекистана в сфере обеспечения безопасности на железнодорожном транспорте демонстрирует высокую степень содержательной конвергенции на конституционном и отраслевом уровнях, умеренную на уровне уголовно-правовых составов, и существенную дивергенцию на уголовно-процессуальном уровне. Общий ИНК составляет 42%, характеризуя состояние как «умеренную конвергенцию».

2. Принципиальным источником дивергенции является реформа казахстанского уголовного процесса 2014 года (введение ЕРДР), не имеющая аналога в Узбекистане и создающая асимметрию в скорости и порядке начала расследования, критически значимую для трансграничных транспортных преступлений.

3. На уголовно-правовом уровне ключевым расхождением является отсутствие в УК Узбекистана специального транспортного квалифицирующего признака для хищений, что создаёт различный режим доказывания при фактически аналогичных преступлениях в двух странах.

4. Международно-правовая база (СМГС, договорная система СНГ, двусторонние соглашения) обеспечивает базовую нормативную совместимость, однако остаётся недостаточной для решения проблем ускорения следственного взаимодействия и взаимного доступа к транспортным базам данных.

5. Предлагается разработать двусторонний протокол об экстренной правовой помощи по транспортным преступлениям со специальным режимом неотложных следственных действий (24–48 ч.) и межведомственное соглашение о взаимном доступе к национальным базам данных управления железнодорожными перевозками.

¹⁴ Степаненко Ю.В. Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики: монография. – М.: ВНИИ МВД России, 2004. – 248 с.; Тихомиров Ю.А. Сравнительное правоведение: учебник. – М.: Норма, 2014. – 384 с.; Чиненов Е.В. Следственные версии и направления расследования преступлений экономической направленности, совершаемых на железнодорожном транспорте // Человек: преступление и наказание. – 2022. – Т. 30(1–4), № 3. – С. 404–416.; Щукин В.И., Журбенко А.М. Преступления, совершённые на железнодорожном транспорте, как объект криминалистического исследования // Научный вестник Омской академии МВД России. – 2024. – Т. 30, № 3(94). – С. 230–237.