

УГОЛОВНО-ПРАВОВАЯ ОХРАНА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА ПО ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВУ ГОСУДАРСТВ ЦЕНТРАЛЬНОЙ АЗИИ

Кайбар Малик Сунгатулы

Самостоятельный соискатель Университета общественной безопасности
Республики Узбекистан.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21606550>

Аннотация. В статье проводится сравнительный уголовно-правовой анализ норм об охране железнодорожного транспорта в законодательстве пяти государств Центральной Азии Казахстана, Узбекистана, Кыргызстана, Таджикистана и Туркменистана. На основе методов функционального сравнения и структурного анализа составов преступлений исследованы четыре группы охраняемых благ: безопасность движения и эксплуатации, имущественная безопасность, информационно-технологическая безопасность и личная безопасность участников транспортного процесса. Сформулированы предложения по разработке модельных норм охраны железнодорожного транспорта в рамках Межпарламентской Ассамблеи СНГ и ШОС.

Ключевые слова: уголовно-правовая охрана, железнодорожный транспорт, Центральная Азия, сравнительное уголовное право, безопасность движения, транспортные преступления, модельное законодательство, Межпарламентской Ассамблеи СНГ, ШОС.

Annotatsiya. Maqolada Markaziy Osiyoning beshta davlati Qozog'iston, O'zbekiston, Qirg'iziston, Tojikiston va Turkmanistonning qonunchiligida temir yo'l transportini muhofaza qilish bo'yicha normalarni qiyosiy jinoiy-huquqiy tahlil qilish amalga oshiriladi. To'rtta muhofaza qilinuvchi ne'mat guruhini o'rganish asosida barcha beshta huquqiy tizim MDH Namunaviy JK shaklida umumiy sovet normativ merosini saqlab qolishi aniqlandi. Muallif uchta umumiy «normativ bo'shliq»ni va ularni bartaraf etish bo'yicha takliflarni shakllantiradi.

Kalit so'zlar: jinoiy-huquqiy muhofaza; temir yo'l transporti; Markaziy Osiyo; qiyosiy jinoiy huquq; harakat xavfsizligi; transport jinoyatlari; namunaviy qonunchilik; MDH MPA; SHXT.

Abstract. This article presents a comparative criminal law analysis of railway transport protection provisions in the legislation of five Central Asian states Kazakhstan, Uzbekistan, Kyrgyzstan, Tajikistan, and Turkmenistan. Using functional comparison and structural analysis of criminal offence elements, four categories of protected interests are examined: traffic and operational safety, property security, information-technology security, and personal safety of transport process participants. All five legal systems share a common Soviet normative heritage embodied in the CIS Model Criminal Code, yet post-Soviet legislative evolution has produced increasing differentiation, particularly evident in sanctions, aggravating circumstances, and the coverage of new forms of transport crime.

Keywords: criminal law protection; railway transport; Central Asia; comparative criminal law; traffic safety; transport crimes; model legislation; CIS IPA; SCO.

Железнодорожный транспорт в государствах Центральной Азии Казахстане, Узбекистане, Кыргызстане, Таджикистане и Туркменистане выполняет стратегическую

функцию, обеспечивая связность территории региона, в котором отсутствует прямой выход к морям и где альтернативные транспортные маршруты имеют существенные ограничения.

По данным Межправительственной организации по международным железнодорожным перевозкам (ОТИФ) и Организации по сотрудничеству железных дорог (ОСЖД), совокупная протяжённость железнодорожных сетей пяти государств превышает 24 тыс. км, а через их территорию пролегают ключевые маршруты евразийских транспортных коридоров.

Уголовно-правовая охрана этой инфраструктуры осуществляется в рамках пяти самостоятельных национальных правовых систем, формирование которых происходило в схожих постсоветских условиях, однако по различным концептуальным моделям¹.

Сравнительный анализ данных систем представляет интерес как для доктрины уголовного права, так и для практики расследования трансграничных транспортных преступлений: понимание структуры уголовно-правовых запретов в каждом государстве позволяет следователю корректно определять правовую квалификацию деяния при конкуренции юрисдикций на международных маршрутах.

Все пять уголовных кодексов государств Центральной Азии восходят к единому нормативному прообразу Уголовному кодексу РСФСР 1960 года и Модельному УК СНГ 1996 года², разработанному Межпарламентской Ассамблеей государств участников СНГ как рекомендательный законодательный акт³. Данное обстоятельство предопределило содержательное единство в части выделения специальной главы о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, разграничения умышленной и неосторожной формы вины применительно к транспортным деяниям, признания повышенной общественной опасности деяний, повлёкших тяжкие последствия.

Вместе с тем суверенизация законотворческих процессов и различные концептуальные модели реформирования уголовного права привели к нарастающей дифференциации правовых систем. По характеру данной дифференциации государства Центральной Азии могут быть разделены на две группы.

Первую группу образуют государства, осуществившие радикальное обновление уголовного закона: Казахстан (УК 2014 г.) и Кыргызстан (УК 2017 г.). Оба кодекса разрабатывались с учётом современных концепций уголовного права, включали расширенный перечень составов в сфере цифровых технологий и транспортной безопасности, ввели более детальную систему квалифицирующих признаков.

¹ Давид Р., Жоффре-Спинози К. Основные правовые системы современности / пер. с фр. В.А. Туманова. – М.: Международные отношения, 2009. – 456 с. Бекишев К.Б. Транспортные преступления по уголовному законодательству Республики Казахстан: монография. – Алматы: Жеті жарғы, 2019. – 178 с.

² Модельный Уголовный кодекс государств участников СНГ. Принят Межпарламентской Ассамблеей государств участников СНГ 17 февраля 1996 года. – СПб.: Секретариат Межпарламентской Ассамблеи СНГ, 1996.

³ Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V (с изм. и доп.) // Казахстанская правда. – 2014. – 9 июля; Уголовный кодекс Кыргызской Республики от 2 февраля 2017 года № 19 (с изм.) // Эркин Тоо. – 2017. – № 17.; Уголовный кодекс Республики Таджикистан от 21 мая 1998 года (с изм. и доп.) // Ахбори Маджлиси Оли РТ. – 1998. – № 9.; Уголовный кодекс Республики Узбекистан от 22 сентября 1994 года № 2012-XII (в ред. 2023 г.). – Ташкент: МЮ РУз, 2023. – 368 с.; Уголовный кодекс Туркменистана от 12 июня 1997 года (с изм. и доп.) // Собрание актов Президента Туркменистана. – 1997. – № 2.

Вторую группу образуют государства, сохраняющие уголовные кодексы 1990-х годов с постепенными поправками: Узбекистан (УК 1994 г., многократно изменялся), Таджикистан (УК 1998 г.) и Туркменистан (УК 1997 г.). При этом интенсивность нормотворческой активности различается: Узбекистан за 2015–2023 годы внёс существенные поправки в главы об экономических и транспортных преступлениях, тогда как Туркменистан демонстрирует наименьшую динамику изменений.

Охрана безопасности движения и эксплуатации транспорта составляет ядро уголовно-правовой защиты железнодорожного транспорта во всех пяти государствах⁴.

Ключевой нормой является состав нарушения правил безопасности движения или эксплуатации транспорта, повлёкшего по неосторожности вред здоровью или гибель людей.

Таблица 1. Специальные составы преступлений против безопасности движения ЖДТ в УК государств Центральной Азии⁵

Состав	КЗ (ст.)	РУз (ст.)	КР (ст.)	РТ (ст.)	ТМ (ст.)	Особенности
Наруш. правил безоп. движ. ЖДТ	350	263	343	212	270	Все 5 государств: неосторожная форма вины; КЗ и КР наиболее развёрнутые санкции
Уничтож. / поврежд. путей сообщ.	351	264	344	213	271	Все 5 гос.: умысел; различия в санкциях (КЗ макс. 15 л., РУз 10 л., ТМ 12 л.)
Оставл. в опасности ЖДТ	356	268	349	218	276	КЗ и КР: охватывает и бездействие водителя; РТ и ТМ более узко
Нарушение правил охр. магистральн. трубопроводов	363	—	355	223	—	Норма отсутствует в РУз и ТМ; в КЗ включает нефтепроводы на ЖДТ-объектах
Угон ЖД состава	369	267	350	214	278	КЗ: самостоят. состав; РУз и РТ: в рамках общих норм об угоне ТС

⁴ Бертовский Л.В. Криминалистические методы расследования преступлений. – М.: Проспект, 2019. – 312 с. Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учеб. пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 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.; 25. 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.

⁵ Составлено автором по текстам УК пяти государств (ред. 2024–2025 гг.).

Анализ данной группы норм выявляет три общих признака, объединяющих все пять правовых систем. Первый единообразное разграничение умышленного повреждения транспортных объектов (специальный состав с повышенной санкцией) и неосторожного нарушения правил безопасности движения (базовый состав). Второй наличие квалифицирующего признака в виде наступления тяжких последствий (гибель двух и более лиц) с существенным увеличением санкции. Третий признание субъектом преступления как специального (работник транспорта), так и общего субъекта⁶.

Вместе с тем фиксируются существенные расхождения в санкциях. По составу умышленного уничтожения или повреждения путей сообщения максимальная санкция составляет в Казахстане 15 лет лишения свободы, в Кыргызстане 15 лет, в Туркменистане 12 лет, в Узбекистане 10 лет, в Таджикистане 12 лет. Данное расхождение в пять лет между наиболее и наименее строгим законодательством означает принципиально различное общественное порицание одного и того же деяния в зависимости от юрисдикции его совершения, что затрудняет унификацию правоохранительного реагирования на трансграничных маршрутах.

Уголовно-правовая охрана имущества на транспортных объектах охватывает широкий спектр деяний: хищение перевозимых грузов, кражу транспортного имущества (рельсов, кабелей, деталей подвижного состава), мошенничество при перевозках. Применительно к данной группе фиксируется наиболее существенное расхождение между казахстанским законодательством и остальными четырьмя системами.

В УК Казахстана введён специальный квалифицирующий признак «совершение хищения с транспортного средства» (ст. 188 УК РК, п. 10 ч. 2), предусматривающий повышенное наказание. Аналогичный специальный транспортный квалифицирующий признак присутствует также в УК Кыргызстана 2017 года. В то же время уголовные кодексы Узбекистана, Таджикистана и Туркменистана квалифицируют хищения на транспортных объектах по общим нормам о краже и грабеже, не предусматривая специального отягчающего признака по месту совершения.

Данное расхождение имеет непосредственные практические последствия. При хищении груза на маршруте Казахстан Узбекистан, если место совершения хищения будет установлено как казахстанская территория, деяние квалифицируется с применением специального транспортного признака, если как узбекская, квалифицируется по более мягкой общей норме. Юрисдикционная неопределённость, характерная для перегонных хищений (более 67% которых обнаруживаются на станции, отличной от места совершения), в условиях данного нормативного расхождения создаёт системные трудности для квалификации⁷.

Информационно-технологическая составляющая транспортной безопасности приобретает всё большее значение в связи с внедрением автоматизированных систем управления движением.

⁶ Борчашвили И.Ш. Уголовно-правовые проблемы борьбы с преступлениями на транспорте. – Алматы: Жеті жарғы, 2003. – 224 с.

⁷ Комментарий к Уголовному кодексу Республики Казахстан / под ред. И.Ш. Борчашвили. – Алматы: Жеті жарғы, 2015. – 892 с.

Несанкционированный доступ к системам АСОУП, АСУ-ЖТ, цифровым накладным и электронным ЗПУ потенциально способен причинить ущерб, сопоставимый с физическим повреждением инфраструктуры⁸.

Таблица 2. Состояние уголовно-правовой охраны информационно-технологической безопасности ЖДТ в государствах Центральной Азии

Параметр	Казахста н	Узбекиста н	Кыргызста н	Таджикиста н	Туркмениста н
Норма о компьютерных преступлениях	Гл. 7 (ст. 205–208)	Гл. 27 (ст. 278–281)	Гл. 33 (ст. 311–316)	Гл. 28 (ст. 246–249)	Гл. 32 (ст. 295–298)
Спец. норма для транспортных АСУ	Нет; применяется общая	Нет	Нет	Нет	Нет
Цифровые доказательства в УПК	Ст. 120 (с 2014 г.)	Введены в 2022 г.	Ст. 82 (с 2017 г.)	Ограниченно	Ограниченно
Охват кибератак на ЖДТ-инфраструктуру	Частично (через общие нормы)	Частично	Частично	Не охвачено	Не охвачено

Таблица наглядно демонстрирует первый универсальный нормативный пробел, заключающийся в том, что, во всех пяти государствах Центральной Азии отсутствует специальный состав уголовного преступления, направленный на охрану транспортных автоматизированных информационных систем. Деяния, связанные с несанкционированным доступом к АСОУП или АСУ-ЖТ, квалифицируются по общим нормам об ответственности за компьютерные преступления, что не позволяет должным образом отразить специфическую общественную опасность подобных посягательств на функционирование транспортной инфраструктуры.

Уголовно-правовая охрана личной безопасности пассажиров, работников транспорта и иных участников транспортного процесса реализуется преимущественно через общие нормы уголовных кодексов (составы убийства, причинения вреда здоровью, насильственных преступлений). Специального регулирования личной безопасности именно на транспортных объектах в уголовных кодексах всех пяти государств не предусмотрено, за исключением составов транспортного терроризма.

По составу терроризма на транспортных объектах законодательство государств Центральной Азии демонстрирует наибольшую неоднородность.

⁸ 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.

Казахстан прямо упоминает объекты транспортной инфраструктуры в качестве квалифицирующего обстоятельства терроризма (ст. 255 УК РК). Кыргызстан содержит аналогичное специальное упоминание транспортных объектов. Узбекистан использует более общую конструкцию «объектов жизнеобеспечения», потенциально охватывающую транспорт. Таджикистан и Туркменистан в конструкции состава терроризма транспортные объекты отдельно не выделяют.

Данное расхождение приобретает практическое значение в условиях нарастающих угроз транспортной инфраструктуре региона. Ратификация всеми пятью государствами Международной конвенции о борьбе с бомбовым терроризмом⁹ создаёт общее международно-правовое обязательство, однако различные формулировки внутреннего законодательства затрудняют его единообразное применение при расследовании трансграничных террористических угроз транспортным маршрутам.

Таблица 3. Сравнение санкций за ключевые транспортные преступления в государствах Центральной Азии (максимальные сроки лишения свободы)

Состав преступления	КЗ (лет)	РУз (лет)	КР (лет)	РТ (лет)	ТМ (лет)
Нарушение правил безоп. движ. (тяжкие последствия)	до 10	до 8	до 10	до 7	до 8
Умышленное уничтожение путей сообщ.	до 15	до 10	до 15	до 12	до 12
Угон транспортного средства	до 10	до 8	до 10	до 8	до 8
Хищение груза из ПС (крупный размер)	до 7	до 6	до 8	до 6	до 6
Терроризм (транспортные объекты)	до 20	до 20	до 20	до 20	до 20
Компьютерные преступления против транспортных АСУ	до 5*	до 4*	до 5*	до 3*	до 3*

* применяются общие нормы об ответственности за компьютерные преступления

Анализ санкций выявляет единство подхода лишь по одному составу терроризм на транспортных объектах (во всех пяти государствах максимальная санкция достигает 20 лет), что отражает международные обязательства по конвенциям ООН о борьбе с терроризмом. По остальным составам расхождения достигают 5 лет (умышленное уничтожение путей сообщения) и 2 лет (хищения, нарушения правил безопасности).

⁹ Международная конвенция о борьбе с бомбовым терроризмом от 15 декабря 1997 года // Бюллетень международных договоров. – 2001. – № 11.

Наименее строгое санкционное регулирование демонстрирует Таджикистан, наиболее строгое Казахстан и Кыргызстан.

Проведённый анализ позволил установить три нормативных пробела, характерные для всех пяти правовых систем одновременно и требующие совместного решения в рамках модельного нормотворчества.

Первый пробел – отсутствие специального состава преступления о несанкционированном доступе к транспортным информационным системам и о компьютерных диверсиях против транспортной инфраструктуры. Применение общих норм о компьютерных преступлениях не позволяет должным образом отразить специфическую общественную опасность подобных посягательств и устанавливает явно недостаточные санкции по сравнению с умышленным физическим повреждением транспортных объектов, хотя реальные последствия могут быть сопоставимы.

Второй пробел – неунифицированность санкций за хищения транспортного имущества и различный подход к транспортному квалифицирующему признаку в составах против собственности. Отсутствие единого подхода создаёт ситуацию, при которой юрисдикция привлечения к ответственности оказывает существенное влияние на строгость наказания за одно и то же деяние, что несовместимо с принципом равенства уголовного закона применительно к трансграничным преступлениям.²⁶

Третий пробел – неполный охват транспортного терроризма в условиях цифровизации. Все пять государств надлежащим образом предусматривают ответственность за физические террористические акты на транспортных объектах, однако ни один уголовный кодекс не содержит специальной нормы о кибертерроризме против транспортной инфраструктуры («транспортном кибертерроризме»), хотя данная форма угрозы признаётся международным сообществом одной из наиболее актуальных применительно к железнодорожным системам, управляемым цифровыми протоколами.²⁴

Путём устранения данных лакун видится разработка трёх модельных норм в рамках Межпарламентской Ассамблеи СНГ и/или ШОС, о специальной уголовной ответственности за несанкционированное воздействие на транспортные автоматизированные информационные системы, о унификации квалифицирующего признака места совершения хищения применительно к транспортным объектам, о кибертерроризме против объектов транспортной инфраструктуры. Принятие таких норм в форме рекомендательных модельных законодательных актов позволит государствам имплементировать их в национальное законодательство с учётом конкретных правовых систем.

Полученные результаты подтверждают и уточняют общую теоретическую гипотезу о «постсоветской нормативной конвергенции с нарастающей операциональной дифференциацией» применительно к уголовно-правовой охране транспорта. При безусловном наличии единого генетического основания Модельного УК СНГ государства Центральной Азии за три десятилетия выработали самостоятельные нормативные решения, различающиеся не только в деталях, но и в принципиальных концептуальных вопросах (наличие/отсутствие транспортного квалифицирующего признака хищений; охват

кибератак на транспортную инфраструктуру; конструкция состава транспортного терроризма).

Показательно, что именно государства, предпринявшие масштабное обновление уголовного закона (Казахстан и Кыргызстан), демонстрируют наиболее развёрнутое нормативное регулирование транспортной безопасности как по перечню составов, так и по строгости санкций. Это подтверждает тезис о системном характере реформы уголовного закона: обновление кодекса в целом создаёт возможность для переработки специальных глав с учётом актуальных угроз.

С точки зрения криминалистики, выявленные нормативные расхождения имеют непосредственное практическое значение для методики расследования трансграничных транспортных преступлений. Следователь, расследующий хищение на маршруте Казахстан Таджикистан, сталкивается с принципиально различными квалификационными рамками: казахстанское право предоставляет ему специальный транспортный квалифицирующий признак с повышенной санкцией, тогда как таджикское нет. Это означает, что установление территории совершения преступления приобретает не только процессуальное, но и материально-правовое значение.

По результатам проведённого исследования сформулированы следующие выводы.

1. Уголовно-правовая охрана железнодорожного транспорта в государствах Центральной Азии базируется на общем советском нормативном наследии (Модельный УК СНГ 1996 года), однако три десятилетия самостоятельного законотворчества привели к нарастающей дифференциации правовых систем, наиболее существенной в части санкционной политики, квалифицирующих признаков имущественных преступлений и охвата новых форм транспортной преступности.

2. Государства Центральной Азии разделяются на две группы по типу постсоветской нормативной эволюции: Казахстан и Кыргызстан (радикальное обновление уголовного закона в 2014 и 2017 годах соответственно) и Узбекистан, Таджикистан, Туркменистан (консервативная модель с постепенными поправками к кодексам 1990-х годов).

3. Выявлены три нормативных пробела, общие для всех пяти правовых систем - отсутствие специальных составов о несанкционированном доступе к транспортным АСУ, неунификация транспортного квалифицирующего признака хищений, отсутствие нормы о транспортном кибертерроризме.

4. По составам прямых террористических актов против транспортных объектов все пять государств демонстрируют нормативное единство (санкция до 20 лет), отражающее их международно-правовые обязательства, по всем остальным составам конвергенция существенно ниже.

5. Предлагается разработать три модельные нормы в рамках Межпарламентской Ассамблеи СНГ / ШОС о специальной ответственности за воздействие на транспортные информационные системы, об унификации транспортного квалифицирующего признака хищений, о транспортном кибертерроризме. Это создаст единую правовую основу для расследования трансграничных транспортных преступлений в регионе.