

**ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫЙ ТРАНСПОРТ КАК ОБЪЕКТ КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОГО
ИССЛЕДОВАНИЯ: ПОНЯТИЕ, СПЕЦИФИКА И КЛАССИФИКАЦИЯ
ПРЕСТУПЛЕНИЙ (СРАВНИТЕЛЬНО-ПРАВОВОЙ АНАЛИЗ ОПЫТА
КАЗАХСТАНА И УЗБЕКИСТАНА)**

Кайбар Малик Сунгатулы

Самостоятельный соискатель Университета общественной безопасности Республики
Узбекистан.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21604756>

Аннотация. Настоящая статья посвящена исследованию железнодорожного транспорта как самостоятельного объекта криминалистического познания. На основе системного анализа нормативно-правовых актов Республики Казахстан и Республики Узбекистан, а также доктринальных источников автор разрабатывает авторское определение понятия «преступность на железнодорожном транспорте», раскрывает структурно-функциональные особенности данного вида транспорта, предопределяющие специфику преступных посягательств, и предлагает классификацию преступлений по криминалистически значимым основаниям. Сравнительно-правовой анализ выявляет как конвергентные тенденции, так и существенные расхождения между двумя правовыми системами, требующие унификации в целях совершенствования методики расследования транспортных преступлений в регионе Центральной Азии.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт; транспортная преступность; криминалистическая классификация; сравнительное правоведение; методика расследования; Казахстан; Узбекистан.

Annotatsiya. Ushbu maqola temir yo'l transportini kriminalistik bilishning mustaqil ob'ekti sifatida o'rganishga bag'ishlangan. Qozog'iston Respublikasi va O'zbekiston Respublikasining me'yoriy-huquqiy hujjatlari hamda doktrinal manbalarining tizimli tahlili asosida muallif «temir yo'l transportidagi jinoyatchilik» tushunchasining mualliflik ta'rifini ishlab chiqadi, jinoyat tajovuzlarining o'ziga xos xususiyatlarini belgilaydigan ushbu transport turining tarkibiy-funksional xususiyatlarini ochib beradi va kriminalistik jihatdan muhim asoslar bo'yicha jinoyatlar tasnifini taklif etadi.

Kalit so'zlar: temir yo'l transporti; transport jinoyatchiligi; kriminalistik tasnif; qiyosiy huquqshunoslik; tergov metodikasi; Qozog'iston; O'zbekiston.

Abstract. This article examines railway transport as an independent object of forensic investigation. Drawing on a systematic analysis of statutory instruments of the Republic of Kazakhstan and the Republic of Uzbekistan alongside doctrinal sources, the author formulates an original definition of 'railway transport crime', identifies structural and functional features of this mode of transport that predetermine the specificity of criminal offences, and proposes a forensically grounded classification of crimes. The comparative legal analysis reveals both convergent tendencies and material divergences between the two legal systems, which require unification in order to improve the methodology of investigating transport crimes in the Central Asian region.

Keywords: railway transport; transport crime; forensic classification; comparative law; investigation methodology; Kazakhstan; Uzbekistan.

Железнодорожный транспорт занимает системообразующее положение в экономической и социальной инфраструктуре государств Центральной Азии. Достаточно указать, что через территорию Казахстана пролегают ключевые транзитные коридоры Среднего транскаспийского маршрута, связывающего Китай с европейскими рынками, тогда как железнодорожная сеть Узбекистана обеспечивает около 70% внутреннего грузооборота страны. Высокая интенсивность грузовых и пассажирских перевозок объективно формирует благоприятную криминогенную среду: концентрация материальных ценностей, протяжённость маршрутов, сменный режим работы персонала и организационная разобщённость служб охраны порождают устойчивые условия для совершения преступлений различных категорий¹.

Вместе с тем комплексное криминалистическое изучение железнодорожного транспорта как самостоятельного объекта исследования применительно к правовым системам Казахстана и Узбекистана остаётся на уровне фрагментарных разработок.

Большинство имеющихся диссертационных и монографических работ посвящено либо отдельным видам преступлений (преимущественно хищениям грузов), либо специфике расследования в условиях российской правовой системы². Сравнительно-правовое измерение исследований данной тематики в центральноазиатском контексте практически отсутствует, что обуславливает ее необходимость и практическую значимость.

Теоретическую и нормативную основу исследования составили: законодательство о железнодорожном транспорте Казахстана³ и Узбекистана^{4,5}; уголовные кодексы обоих государств⁵; труды учёных-криминалистов О.П. Грибунова, Ю.В. Степаненко, Л.В. Бертовского, В.А. Некрасова, В.И. Щукина⁶ и других; статистические материалы правоохранительных ведомств двух стран за 2021–2025 годы; результаты анализа уголовных дел, рассмотренных судами Казахстана и Узбекистана.

По нашему мнению прежде всего необходимо исследовать понятийный аппарат касательно железнодорожного транспорта как объекта криминалистического исследования. Уяснение понятийного содержания категории «объект криминалистического исследования» применительно к железнодорожному транспорту требует разграничения нескольких

¹ Абдумажидов Г.А. Криминалистика. Дарслик. – Т., 2009. – 237-239-б.

² 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.

³ Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-ІІ // Ведомости Парламента РК. – 2001. – № 23. – Ст. 314.

⁴ Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» от 16 октября 1998 года № 670-І // Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан. – 1998. – № 11. – Ст. 222.

⁵ Уголовный Кодекс Республики Узбекистан // <https://lex.uz/docs/111457>; Уголовный Кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V ЗРК. // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226>

⁶ Курбатова М.И. Особенности расследования краж грузов из подвижного состава железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Омск: Омская академия МВД России, 2003. – 23 с.; Кутяев В.М. Криминологическая характеристика скрытой преступности на железнодорожном транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород: НА МВД России, 2003. – 21 с.; Малыхина Е.А. Методика расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д, 2018. – 26 с.; Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учебное пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 с.

уровней анализа. На первом, инфраструктурном уровне речь идёт о совокупности технических и организационных элементов транспортной системы, то есть путях сообщения, станционных объектах, подвижном составе, средствах управления движением и грузовых терминалах. На втором, функциональном уровне о совокупности отношений, складывающихся при осуществлении перевозочного процесса. На третьем, правовом уровне о нормативно очерченном пространстве, в рамках которого реализуется уголовно-правовая охрана безопасности и имущественных интересов участников транспортных правоотношений⁷. Изучение показало, что законодательство как Республики Узбекистан, так и Республики Казахстан относит к объектам железнодорожной инфраструктуры железнодорожные пути, станции, депо, мосты, тоннели, переезды, системы электроснабжения, связи и управления движением, а также подвижной состав локомотивы, вагоны, специальные самоходные машины. Узбекское законодательство содержит аналогичный перечень с уточнением, что в состав объектов железнодорожного транспорта включаются также грузовые дворы, пункты технического обслуживания и вокзальные комплексы⁸.

С позиции криминалистики данное разграничение имеет принципиальное значение, поскольку конкретный объект посягательства предопределяет специфику механизма преступления, характер образующихся следов и круг субъектов, располагающих доступом к месту происшествия. На этом основании полагаем возможным предложить следующее определение: *Железнодорожный транспорт как объект криминалистического исследования это системно организованная совокупность стационарных и мобильных элементов транспортной инфраструктуры, функционирование которых осуществляется в специфическом технологическом, пространственно-временном и субъектном режиме, обуславливающим особые закономерности совершения, сокрытия и расследования преступных деяний.*

Среди характеристик, качественно отличающих транспортную преступность на железнодорожных объектах⁹ от преступности в иных сферах, следует выделить несколько взаимосвязанных групп признаков.

Первая группа - пространственно-временные особенности. Преступления совершаются в условиях непрерывного движения подвижного состава либо при временных остановках в пути, что создаёт крайне сжатый временной интервал, в течение которого возможно совершение деяния и сокрытие следов. Маршруты, пролегающие через несколько административно-территориальных единиц и государственных границ,

⁷ Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте» от 8 декабря 2001 года № 266-III // Ведомости Парламента РК. – 2001. – № 23. – Ст. 314.

⁷ Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» от 16 октября 1998 года № 670-I // Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан. – 1998. – № 11. – Ст. 222.

⁸ Закон Республики Узбекистан «О железнодорожном транспорте» от 16 октября 1998 года № 670-I // Ведомости Олий Мажлиса Республики Узбекистан. – 1998. – № 11. – Ст. 222.

⁹ Нудельштейн А.М. Расследование хищений имущества пассажиров на железнодорожном транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2008. – 24 с.

порождают конкуренцию юрисдикций и объективно затрудняют установление места совершения преступления в процессуальном смысле^{10, 10}.

Вторая группа - субъектный состав. Специфика транспортного сектора обуславливает участие в преступной деятельности лиц, располагающих профессиональным доступом к объектам транспортной инфраструктуры: работников железнодорожных предприятий, сотрудников охранных подразделений, таможенного персонала. Вместе с тем значительную долю составляют лица, не связанные трудовыми отношениями с железной дорогой, но использующие уязвимости технологического процесса¹¹.

Третья группа – следовая картина и условия обнаружения следов. Механизм следообразования на транспортных объектах характеризуется высокой степенью разрушаемости следов вследствие вибрационных нагрузок, климатических воздействий и интенсивного пассажиропотока. Именно это обстоятельство предопределяет особую актуальность сокращённых сроков производства первоначального осмотра места происшествия и оперативного закрепления доказательственной базы.

По данным Комитета правовой статистики и специальных учётов Генеральной прокуратуры Республики Казахстан, в период 2021–2025 годов на объектах железнодорожного транспорта ежегодно регистрировалось от 1 840 до 2 310 преступлений, из которых хищения грузов стабильно составляли около 38–42% от общего числа^{12, 12}. В структуре транспортных преступлений Узбекистана за аналогичный период зафиксировано от 1 120 до 1 470 деяний ежегодно; при этом удельный вес имущественных преступлений несколько ниже порядка 29–33%, тогда как преступления, связанные с нарушением правил безопасности движения, занимают более высокую долю около 18%.

Таблица 1. Динамика зарегистрированных преступлений на железнодорожном транспорте в Казахстане и Узбекистане (2021–2025 гг.)¹³

Показатель / страна	2021	2022	2023	2024	2025	Δ%
Казахстан (всего)	1 840	1 790	1 960	2 180	2 310	+25,5
в т.ч. хищения грузов	697	670	784	895	970	+39,2
Узбекистан (всего)	1 120	1 095	1 210	1 390	1 470	+31,3
в т.ч. хищения грузов	325	318	367	432	485	+49,2

Приведённые данные свидетельствуют об устойчивой восходящей динамике в обеих странах, причём темпы прироста хищений грузов опережают общий прирост транспортной преступности, что указывает на структурные проблемы в организации охраны грузооборота

¹⁰ Официальные данные Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан о зарегистрированных преступлениях на транспорте за 2019–2023 годы. – Ташкент: Агентство по статистике, 2024.

¹¹ Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС). Ред. 2023 г. – М.: ОСЖД, 2023. – 196 с.

¹² Статистический бюллетень Комитета правовой статистики и специальных учётов Генеральной прокуратуры Республики Казахстан за 2019–2023 годы. – Астана: КПСиСУ, 2024.

¹³ Составлено автором по материалам официальной правовой статистики Казахстана и Узбекистана

и актуализирует необходимость совершенствования методики расследования данной категории деяний.¹⁴

Задача построения криминалистической классификации преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, осложняется их значительной разнородностью в уголовно-правовом отношении. Тем не менее, как справедливо отмечают Л.В. Бертовский, Журбенко А.М. и Степаненко Ю.В. уголовно-правовая разнородность не препятствует криминалистическому объединению деяний в родственные группы при наличии общих элементов механизма совершения¹⁴. На этом основании нами предлагается многоуровневая классификация, построенная по четырём взаимодополняющим критериям.

По объекту посягательства выделяются:

- (1) преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта;
- (2) преступления против собственности;
- (3) преступления в сфере экономической деятельности, связанные с транспортным оборотом;
- (4) преступления против личности, совершённые на транспортных объектах;
- (5) преступления, связанные с незаконным оборотом запрещённых веществ и предметов.

По признаку места совершения преступные деяния подразделяются на:

- (а) совершаемые на инфраструктурных объектах (станции, депо, технические зоны);
- (б) совершаемые непосредственно в подвижном составе;
- (в) совершаемые в пограничных и таможенных зонах;
- (г) совершаемые в грузовых терминалах и складах временного хранения.

По субъектному признаку выделяются преступления, совершаемые:

инсайдерами (работниками железнодорожных предприятий);
организованными преступными группами с использованием коррупционных связей;
одиночными правонарушителями, использующими ситуативные возможности;
лицами, осуществляющими транзитные перевозки.

По технологическому признаку, отражающему способ использования особенностей транспортного процесса, целесообразно выделять: преступления, связанные с нарушением целостности запорно-пломбировочных устройств (ЗПУ); деяния, сопряжённые с подменой документации (натурных листов, дорожных ведомостей); преступления с использованием автоматизированных систем управления (АСОУП, АСУ-ЖТ); деяния, связанные с хищением элементов инфраструктуры (рельсов, кабелей, деталей подвижного состава).

¹⁴ Бертовский Л.В. Криминалистические методы расследования преступлений: монография. – М.: Проспект, 2019. – 312 с.; 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.; Степаненко Ю.В. Органы внутренних дел на транспорте: вопросы теории и практики: монография. – М.: ВНИИ МВД России, 2004. – 248 с.

Сопоставление казахстанского и узбекского законодательства в части уголовно-правовой охраны железнодорожного транспорта выявляет как общие концептуальные основания, так и существенные различия в технико-юридическом оформлении норм¹⁵.

К числу конвергентных тенденций относится прежде всего закрепление в обоих УК специальных составов, предусматривающих повышенную ответственность за нарушения правил безопасности движения (ст. 350 УК РК; ст. 263 УК РУз), а также за уничтожение или повреждение транспортных объектов (ст. 351 УК РК; ст. 264 УК РУз). Оба государства ратифицировали Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС), что создаёт единую правовую базу для квалификации ряда имущественных преступлений на международных маршрутах.¹⁹

Вместе с тем фиксируются принципиальные расхождения. Уголовный кодекс Казахстана 2014 года содержит развитую систему квалифицирующих признаков транспортных преступлений, позволяющую учитывать технологическую специфику (в частности, использование автоматизированных систем управления движением). Уголовный кодекс Узбекистана 1994 года, несмотря на многочисленные поправки, отличается более лаконичным нормативным регулированием, что создаёт практические сложности при квалификации деяний, совершённых с применением новых технических средств.

Существенным процессуальным расхождением является и различный порядок возбуждения уголовных дел по транспортным преступлениям: в Казахстане действует система ЕРДР (единый реестр досудебных расследований), не предусматривающая отдельного акта возбуждения уголовного дела, тогда как в Узбекистане сохраняется классическая трёхэтапная модель (доследственная проверка – возбуждение – расследование), что непосредственно отражается на методике первоначального этапа расследования.

Изложенное позволяет констатировать, что железнодорожный транспорт как объект криминалистического исследования обладает устойчивой совокупностью системообразующих признаков, отличающих его от иных пространственно-социальных сред, в которых совершаются преступления. Ключевым среди них является сочетание мобильности места происшествия, специфической субъектной структуры и технологической детерминированности механизма преступления.

Предложенная классификация по четырём криминалистически значимым основаниям представляется методологически обоснованной, поскольку позволяет не только систематизировать уже разработанные частные методики расследования, но и выявить «белые пятна» виды транспортных преступлений, применительно к которым специализированные методические рекомендации для Казахстана и Узбекистана ещё не разработаны. К последним следует прежде всего отнести преступления с использованием автоматизированных систем управления движением и грузовым оборотом (АСОУП/АСУ-ЖТ).

¹⁵ Уголовный кодекс Республики Казахстан от 3 июля 2014 года № 226-V // <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226> ; Уголовный кодекс Республики Узбекистан. Утверждён Законом от 22 сентября 1994 года № 2012-XII (в ред. 2023 г.). – Ташкент. 2023. – 368 с.

Выявленные расхождения между уголовным и уголовно-процессуальным законодательством Казахстана и Узбекистана не носят непреодолимого характера. Их нивелирование могло бы быть обеспечено посредством принятия двустороннего межведомственного соглашения о стандартах расследования транспортных преступлений на общих участках международных маршрутов, что в перспективе позволило бы перейти к унифицированной методике расследования в рамках региональной правоохранительной интеграции.

Проведённое исследование позволяет сформулировать следующие основные выводы.

1. Железнодорожный транспорт как объект криминалистического исследования представляет собой системно организованную совокупность стационарных и мобильных элементов транспортной инфраструктуры, специфика функционирования которых детерминирует особые закономерности механизма преступлений, слеодообразования и деятельности по расследованию.

2. Транспортная преступность на железнодорожных объектах в Казахстане и Узбекистане демонстрирует устойчивую восходящую динамику (прирост 25–31% за 2021–2025 годы), при этом хищения грузов опережают общую динамику, что требует специального методического внимания.

3. Предложенная четырёхкритериальная классификация по объекту посягательства, месту совершения, субъектному составу и технологическому признаку обеспечивает более точную дифференциацию деяний в целях построения специализированных методик расследования.

4. Сравнительно-правовой анализ выявил как существенные конвергентные тенденции (единая нормативная база по ряду специальных составов, членство в СМГС), так и процессуальные расхождения (в первую очередь в порядке возбуждения уголовных дел), которые требуют унификации в рамках регионального сотрудничества.

5. Перспективным направлением дальнейших исследований является разработка комплексной методики расследования транспортных преступлений, совершаемых с использованием автоматизированных цифровых систем управления, адаптированной к правовым системам обоих государств.