

**КРИМИНАЛИСТИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ,
СОВЕРШАЕМЫХ НА ОБЪЕКТАХ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА:
СТРУКТУРА И СОДЕРЖАНИЕ ЭЛЕМЕНТОВ**

Кайбар Малик Сунгатулы

Самостоятельный соискатель Университета общественной безопасности
Республики Узбекистан.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21605033>

Аннотация. В статье разрабатывается авторская концепция криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, применительно к правовым системам Республики Казахстан и Республики Узбекистан. На основе критического анализа существующих доктринальных подходов предлагается семиэлементная структура криминалистической характеристики, включающая: предмет преступного посягательства; обстановку совершения преступления; способ совершения и сокрытия преступления; механизм слеодообразования; личность преступника; личность потерпевшего (пострадавшей стороны); мотив и цель преступной деятельности. Каждый элемент рассматривается в его специфическом транспортном преломлении с учётом технологических особенностей железнодорожного перевозочного процесса. Выявлены корреляционные связи между элементами, формирующие диагностические матрицы, пригодные для построения следственных версий. Сравнительно-правовой анализ позволил зафиксировать специфику проявления отдельных элементов характеристики в условиях правовых систем обоих государств.

Ключевые слова: криминалистическая характеристика преступлений; элементы характеристики; железнодорожный транспорт; способ совершения преступления; следовая картина; личность преступника; корреляционные связи; Казахстан; Узбекистан.

Annotatsiya. Ushbu maqolada Qozog'iston Respublikasi va O'zbekiston Respublikasi huquqiy tizimlari doirasida temir yo'l transport ob'ektlarida sodir etilayotgan jinoyatlarning kriminalistik tavsifi bo'yicha mualliflik kontseptsiyasi ishlab chiqilgan. Mavjud doktrinal yondashuvlarni tanqidiy tahlil etish asosida kriminalistik tavsifning yetti elementli tuzilmasi taklif etiladi: jinoyat tajovuzi predmeti; jinoyat sodir etilgan muhit; jinoyatni sodir etish va yashirish usuli; iz hosil bo'lish mexanizmi; jinoyatchi shaxsi; jabrlanuvchi shaxsi; jinoyat faoliyatining motivi va maqsadi.

Kalit so'zlar: kriminalistik tavsif; tavsif elementlari; temir yo'l transporti; jinoyat usuli; iz manzarasi; jinoyatchi shaxsi; korrelyatsion aloqalar; Qozog'iston; O'zbekiston.

Abstract. This article develops an original concept of the forensic characterisation of crimes committed on railway transport facilities, contextualised within the legal systems of the Republic of Kazakhstan and the Republic of Uzbekistan. Following a critical analysis of existing doctrinal approaches, a seven-element structure of the forensic characterisation is proposed, comprising: the object of criminal encroachment; the circumstances of the crime; the method of commission and concealment; the trace-formation mechanism; the offender's personality; the victim's profile; and the motive and purpose of criminal activity. Each element is examined through the specific lens of railway transport technology. Correlation links between elements are identified, forming diagnostic matrices applicable to the construction of investigative versions.

Keywords: *forensic characterisation; characterisation elements; railway transport; method of offence; trace pattern; offender profile; correlation links; Kazakhstan; Uzbekistan.*

Криминалистическая характеристика преступлений занимает в структуре частной криминалистической методики положение системообразующего элемента и именно она задаёт информационную основу для построения следственных версий, определения направлений расследования и выбора тактических приёмов производства следственных действий¹.

Её значение особенно возрастает применительно к преступлениям, совершаемым в специфических условиях транспортной среды, где стандартные криминалистические алгоритмы нередко оказываются малопригодными ввиду уникальных пространственно-временных и технологических параметров места происшествия.

Несмотря на устойчивый научный интерес к данной проблематике достаточно назвать фундаментальные работы Г.Абдумажидова, Р.С.Белкина, Н.П. Яблокова, А.Ф. Аубакирова, А.А. Исаева, К.К. Сейтенова, В.К.Гавло, О.П. Грибунова, применительно к условиям Центральной Азии и, в частности, к правовым системам Казахстана и Узбекистана комплексная разработка криминалистической характеристики транспортных преступлений не предпринималась. Большинство имеющихся работ либо ограничиваются отдельными видами преступлений (прежде всего хищениями грузов), либо основаны на эмпирическом материале российских правоохранительных органов, что существенно снижает их прикладную ценность для следственной практики обоих государств².

Исходя из вышесказанного разработка теоретически обоснованной и практикоориентированной структуры криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, и раскрытие содержания каждого её элемента с учётом специфики казахстанской и узбекской правовых систем, а также выявление ключевых корреляционных связей между элементами, обладающие наибольшей диагностической ценностью для расследования составляет насущную потребность для органов расследования обоих государств.

Прежде всего, необходимо заметить, что вопрос о составе элементов криминалистической характеристики преступлений не утратил дискуссионности и по сей день. В доктринальном отношении выделяются два полярных подхода, а) сторонники «расширительной» концепции включают в характеристику до десяти и более элементов (Г.Абдумажидов, А.Ф.Аубакиров, В.А. Образцов, Дьяков Н.В., Свистильников А.Б.)³, тогда

¹ Белкин Р.С. Курс криминалистики: учеб. пособие для вузов: в 3 т. – М.: Юрист, 1997. – Т. 3. – 478 с.

² Бертовский Л.В. Криминалистические методы расследования преступлений: монография. – М.: Проспект, 2019. – 312 с.; Гавло В.К., Ключко В.Е., Ким Д.В. Судебно-следственные ситуации: психолого-криминалистические аспекты: монография. – Барнаул: Изд-во Алтайского ун-та, 2006. – 224 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.

³ Дьяков Н.В., Свистильников А.Б. О некоторых особенностях первоначального этапа раскрытия краж грузов на железнодорожном транспорте // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2018. – № 1. – С. 58–62. Образцов В.А. Криминалистическая характеристика преступлений: дискуссионные вопросы и пути их разрешения // Криминалистическая характеристика преступлений: сб. науч. тр. – М., 1984. – С. 7–15.

как представители «компактного» подхода ограничиваются тремя-четырьмя ключевыми блоками способом совершения, обстановкой и личностью преступника (А.А. Исаев, К.К. Сейтенов, Р.С. Белкин, В.М.Кутяев)⁴.

Анализ следственной практики по делам о транспортных преступлениях показал, что ни один из крайних вариантов не является оптимальным применительно к данной категории дел. Расширительные концепции перегружают характеристику сведениями, избыточными для оперативного использования; компактные не отражают специфику транспортной среды, принципиально важную для выбора методических решений. На основании проведённого исследования нами предлагается семиэлементная структура криминалистической характеристики преступлений на железнодорожном транспорте, в которой каждый элемент несёт самостоятельную и незаменимую методическую нагрузку:

1. предмет преступного посягательства;
2. обстановку совершения преступления;
3. способ совершения и сокрытия;
4. механизм следообразования;
5. личность преступника;
6. личность потерпевшего (пострадавшей стороны);
7. мотив и цель.

Принципиальным отличием нашей авторской модели от существующих является включение самостоятельного элемента «личность потерпевшего», что обусловлено системной значимостью виктимологических факторов при расследовании транспортных преступлений, а также сохранение «мотива и цели» как отдельного структурного блока, а не растворение этих категорий в характеристике личности преступника.

Рассмотрение криминалистической характеристики преступлений на железнодорожном транспорте следует начинать с предмета преступного посягательства.

Так как предмет преступного посягательства занимает особое место в структуре криминалистической характеристики транспортных преступлений, поскольку именно он во многом детерминирует остальные элементы, такие как выбор способа⁵, маршрут перемещения похищенного, круг потенциальных субъектов. По результатам анализа уголовных дел в Казахстане и Узбекистане предметы транспортных преступлений распределяются следующим образом. Грузы в пути следования (навалочные, нефтепродукты, продовольствие, металлопрокат) составляют 43,2% от общего числа предметов посягательств; комплектующие и детали подвижного состава (колёсные пары, тормозные колодки, кабели, элементы буферного оборудования) 18,7%; имущество пассажиров и багаж 21,4%; объекты инфраструктуры (рельсы, элементы контактной сети, средства сигнализации) 10,3%; документация и цифровые носители информации 6,4%⁶.

⁴ Белкин Р.С. Курс криминалистики: учеб. пособие для вузов: в 3 т. – М.: Юристъ, 1997. – Т. 3. – 478 с.; Кутяев В.М. Криминологическая характеристика скрытой преступности на железнодорожном транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород: НА МВД России, 2003. – 21 с.

⁵ 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.

⁶ Официальные данные Агентства по статистике при Президенте Республики Узбекистан о зарегистрированных преступлениях на транспорте за 2021–2025 годы. – Ташкент: Агентство по статистике,

Таблица 1. Структура предметов преступных посягательств на ЖДТ в Казахстане и Узбекистане (2020–2023 гг., %) ⁷

Предмет посягательства	КЗ 2021–2022	КЗ 2023–2024	УЗ 2021–2022	УЗ 2023–2024
Грузы в пути следования	41,3	44,8	38,6	47,2
Детали подвижного состава	20,4	17,1	19,3	18,0
Имущество пассажиров	24,1	19,7	26,8	18,4
Объекты инфраструктуры	9,8	11,2	8,9	10,1
Документация / цифровые носители	4,4	7,2	6,4	6,3

Показательна динамика роста доли цифровой документации как предмета посягательства: с 4,4–6,4% в 2021–2022 годах до 6,3–7,2% в 2023–2024 годах, что свидетельствует о нарастающем интересе преступников к информационным активам транспортных компаний. Для методики расследования это означает необходимость включения в стандартный алгоритм осмотра места происшествия ⁸ мероприятий по фиксации и изъятию цифровых следов.

Обстановка совершения преступления как элемент криминалистической характеристики интегрирует в себе сведения о месте, времени, природно-климатических условиях, состоянии охраны и иных факторах внешней среды, определяющих возможность реализации конкретного способа преступления ⁹. Применительно к железнодорожному транспорту данный элемент приобретает двойственный характер, так, с одной стороны, место происшествия является мобильным (подвижной состав), с другой часть преступлений совершается на стационарных объектах инфраструктуры.

По критерию места совершения проведённый анализ позволяет выделить следующие типичные места совершения преступлений, это перегонные участки (совершение преступления непосредственно в движении) 29,7% дел, железнодорожные станции и узлы 38,4%, грузовые дворы и терминалы 17,2%, пограничные переходы и таможенные зоны 8,6%, объекты депо и технического обслуживания 6,1% ¹⁰.

Временная характеристика носит выраженный ситуационный характер: наибольшая концентрация преступлений приходится на ночные часы (23:00–05:00) 54,3% дел, что коррелирует со снижением интенсивности охраны и уменьшением числа очевидцев.

2024. Статистический бюллетень Комитета правовой статистики и специальных учётов Генеральной прокуратуры Республики Казахстан за 2021–2025 годы. – Астана: КПСиСУ, 2024.

⁷ Составлено автором по материалам уголовных дел и официальной правовой статистики

⁸ Зеленский М.А., Скоморохов О.Н., Солодовник В.В., Чурсин А.В. Тактические особенности осмотра места происшествия по факту кражи грузов на железнодорожном транспорте // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2015. – № 4 (68). – С. 148–155.

⁹ Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учеб. пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 с.

¹⁰ Кутяев В.М. Криминологическая характеристика скрытой преступности на железнодорожном транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Нижний Новгород: НА МВД России, 2003. – 21 с.

Характерна также привязка к технологическим паузам перевозочного процесса: стоянкам на промежуточных станциях, плановым техническим осмотрам, операциям с грузами на грузовых дворах. По материалам изученных дел, 34,8% хищений грузов в Казахстане совершены именно в период плановых остановок длительностью свыше 40 минут¹¹.

Природно-климатический фактор имеет самостоятельное криминалистическое значение: метеорологические условия определяют возможность сохранения следов на открытых участках. Так, в зимний период следы обуви на снегу вблизи вагонов и цистерн фиксируются значительно чаще и на большей площади, что расширяет зону осмотра и повышает вероятность обнаружения доказательственной информации. Вместе с тем интенсивные осадки и ветровые нагрузки в характерных для Центральной Азии условиях резко ускоряют уничтожение следов, сокращая оперативное «окно» до 2–4 часов¹².

Способ совершения преступления является центральным элементом криминалистической характеристики, поскольку именно он образует информационную основу для выдвижения следственных версий и формирования алгоритма первоначальных следственных действий. В транспортном контексте способ характеризуется технологической детерминированностью: выбор конкретных действий по подготовке, совершению и сокрытию преступления в значительной мере предопределён конструктивными особенностями подвижного состава, применяемыми системами запираения и пломбирования, а также организационной структурой охраны.

По способу воздействия на предмет посягательства при хищениях грузов выделяются:

- физическое вскрытие хранилища (взлом люков, дверей, стенок вагона) 47,6%;
- нарушение целостности запорно-пломбировочных устройств (запирающих устройств) без видимых повреждений корпуса 28,3%;
- подмена или фальсификация сопроводительной документации 12,4%;
- несанкционированный слив/выгрузка в нарушение технологии 8,1%;
- использование инсайдерских возможностей работников транспортных организаций 3,6%.⁹

Сокрытие преступления реализуется преимущественно тремя путями, прежде всего, маскировкой следов воздействия на запирающих устройств (подвешивание заменённой пломбы, реставрация повреждений вагона) 52,1% дел, во-вторых, незамедлительным перемещением похищенного на значительное расстояние от места кражи 31,8%, в-третьих, уничтожением или подменой документации, фиксирующей объём и состав перевозимого груза (натурных листов, дорожных ведомостей) 16,1%.

Анализ способов совершения выявил статистически значимую зависимость между видом предмета посягательства и применяемым способом, то есть, хищения жидких грузов (нефтепродукты) в 78,3% случаев сопряжены со сверлением или распайкой цистерн,

¹¹ Малыхина Е.А. Методика расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д, 2018. – 26 с.

¹² Образцов В.А. Криминалистическая характеристика преступлений: дискуссионные вопросы и пути их разрешения // Криминалистическая характеристика преступлений: сб. науч. тр. – М., 1984. – С. 7–15.

хищения детали подвижного состава с применением специального инструмента (углошлифовальные машины, гидравлические ключи), что указывает на наличие предварительной технической подготовки и профессиональных знаний у субъектов преступления.

Механизм слеодообразования как самостоятельный элемент криминалистической характеристики включает закономерности возникновения, сохранения и уничтожения следов в результате преступной деятельности на объектах железнодорожного транспорта¹³.

Его транспортная специфика определяется тремя ключевыми факторами, включающими вибрационные нагрузки при движении состава, разрушающими дактилоскопические следы, интенсивным пассажиропотоком и движением обслуживающего персонала, перекрывающим криминальные следы, воздействием смазочных материалов и технических жидкостей, способных как уничтожать, так и консервировать следы¹⁴. Типичная следовая картина при хищении грузов из подвижного состава включает: следы орудий взлома на металлических элементах вагонного оборудования; следы обуви на кровле вагона, тормозных площадках, в зоне загрузочных люков; пятна и потёки нефтепродуктов или характерные просыпи сыпучих материалов в зоне выгрузки; следы рук на поверхности запирающих устройств, крышек, болтовых соединений; специфические следы от использования инструмента (сверления, резки, пиления)¹⁵.

Принципиально важной закономерностью является пространственная разобщённость следов: место совершения преступления и место обнаружения факта хищения, как правило, не совпадают, нередко находясь на расстоянии нескольких сотен километров. Это существенно осложняет осмотр места происшествия и требует проведения ретроспективного анализа маршрута следования поезда по данным скоростемерных лент или автоматизированной системы оперативного управления перевозками. По материалам изученных дел, в 67,4% случаев факт хищения был обнаружен не на станции совершения, а при разгрузке или промежуточном таможенном контроле¹⁶.

Личность преступника как элемент криминалистической характеристики несёт двойную методическую нагрузку: с одной стороны, типологические данные о субъекте помогают сузить круг подозреваемых на начальном этапе расследования; с другой характеристика личности позволяет прогнозировать поведение подозреваемого в ходе следственных действий.⁵

По результатам изучения уголовных дел личность транспортного преступника в Казахстане и Узбекистане характеризуется следующими типическими признаками.

¹³ 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.

¹⁴ Нудельштейн А.М. Расследование хищений имущества пассажиров на железнодорожном транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2008. – 24 с.

¹⁵ Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учеб. пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 с.

¹⁶ 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.

По профессиональной принадлежности: работники железнодорожных предприятий (проводники, составители поездов, работники грузовых служб) составляют 38,2%; лица, ранее работавшие на транспорте, 14,6%; лица без связи с отраслью 47,2%. По социально-демографическим показателям: мужчины 91,4%; возраст 25–40 лет 58,7%; наличие судимости (в том числе за аналогичные преступления) 43,1%; состояние алкогольного опьянения на момент совершения 22,3%.

Особую криминалистическую значимость приобретает субъектный признак наличия инсайдерской информации. Работник железнодорожного транспорта, обладающий профессиональными знаниями о маршрутах, графиках движения, конструктивных особенностях запирающих устройств и организации охраны, способен совершить преступление с минимальным следовым отображением и максимально пролонгированным сокрытием. По материалам дел, инсайдерский элемент выявлен в 52,7% случаев хищений грузов, сопряжённых с фальсификацией документации.

В контексте сравнительного анализа двух правовых систем значимым является следующее расхождение: казахстанские материалы демонстрируют более высокую долю групповых преступлений (два и более лица) 61,3%, тогда как в узбекских делах преобладают одиночные субъекты 57,8%. Данное обстоятельство влечёт различия в методике расследования: групповые преступления требуют применения тактики разоблачения соучастников и использования противоречий в их показаниях; одиночные акцентирования внимания на следовой и цифровой доказательственной базе.

Виктимологическая составляющая криминалистической характеристики транспортных преступлений в отечественной литературе традиционно недооценивалась.

Между тем изучение пострадавшей стороны позволяет не только установить механизм виктимного поведения, но и выявить системные уязвимости, которыми воспользовался преступник.

Применительно к транспортным преступлениям следует разграничивать три категории потерпевших в числе которых надо указать, физические лица (пассажиры, случайные очевидцы) 24,3% пострадавших, юридические лица (транспортные компании, грузоотправители, грузополучатели) 61,8%, государство как субъект, которому причинён ущерб вследствие повреждения инфраструктуры, 13,9%. Преобладание юридических лиц в качестве потерпевших существенно влияет на методику доказывания: основным источником доказательной базы становятся документальные источники (товарно-транспортные накладные, акты о коммерческой неисправности, данные АСОУП), а не показания очевидцев.

Виктимологический анализ выявил следующие типичные уязвимости: недостаточная защищённость запирающих устройств (использование устаревших конструкций, не предусматривающих цифровую идентификацию) 44,7% дел, отсутствие видеонаблюдения на отдельных участках маршрута 38,2%, неполное документирование состояния груза при приёмке 29,6%. Устранение перечисленных уязвимостей представляет собой одновременно и задачу совершенствования методики расследования (формирование доказательственной базы), и направление профилактической работы.

Мотивационно-целевой блок криминалистической характеристики нередко расценивается как элемент уголовно-правовой, а не криминалистической характеристики.

Однако применительно к транспортным преступлениям данное разграничение неоправданно: мотив и цель прямо детерминируют выбор предмета посягательства, способ и время совершения, а также характер поведения субъекта в ходе расследования.

По данным изученных дел, доминирующим мотивом транспортных преступлений является корыстный (88,4% дел), реализуемый посредством двух основных целей получения дохода от реализации похищенного через теневые каналы сбыта (71,2%) и использования похищенных материальных ценностей для собственных нужд (17,2%). Иные мотивы хулиганский (4,8%), корпоративный (месть работодателю 4,3%), экстремистский (связанный с повреждением инфраструктуры 2,5%) представлены незначительно, однако последний приобретает особое значение в контексте транспортной безопасности.

Принципиальное значение для методики расследования имеет характер канала сбыта похищенного: дела, в которых прослеживается устойчивый канал реализации через конкретных покупателей или сети теневого рынка, характеризуются организованным характером преступной деятельности и требуют применения тактики параллельного расследования с оперативно-розыскным сопровождением.

Таблица 2. Структура и диагностические связи криминалистической характеристики преступлений на железнодорожном транспорте

№	Элемент	Ключевые содержательные признаки	Диагностическая связь
1	Предмет посягательства	Вид, физ.-хим. свойства, степень защищённости	способ, субъект
2	Обстановка совершения	Место (локус), время, климат, уровень охраны	способ, следовая картина
3	Способ совершения / сокрытия	Подготовка, совершение, сокрытие следов	следообразование, субъект
4	Механизм следообразования	Типичные следы, их локализация и устойчивость	направление ОМП, экспертизы
5	Личность преступника	Инсайдер/внешний; группа/одиночка; судимость	круг подозреваемых, тактика допроса
6	Личность потерпевшего	Физ./юр. лицо; виктимные уязвимости	доказательная база, профилактика
7	Мотив и цель	Корыстный, хулиганский, экстремистский; сбыт	квалификация, тактика следствия

Предложенная семиэлементная модель криминалистической характеристики отличается от наиболее распространённых конкурирующих концепций по нескольким ключевым параметрам. Во-первых, она является адаптированной к транспортной специфике, то есть каждый элемент содержит транспортно-обусловленные признаки, отсутствующие в универсальных моделях. Во-вторых, она является функционально ориентированной: за каждым элементом закреплена конкретная диагностическая функция в процессе расследования. В-третьих, она учитывает специфику двух правовых систем, что позволяет применять её как инструмент сравнительного криминалистического исследования.

Наиболее значимыми с практической точки зрения представляются два корреляционных блока. Первый связь между способом совершения и личностью преступника: наличие инсайдерских знаний о конструкции запирающих устройств и маршрутах следования статистически значимо ($r = 0,72$) коррелирует с выбором «бесследного» способа хищения без видимых повреждений корпуса.

Второй связь между предметом посягательства и временным параметром обстановки: хищения жидких грузов (нефтепродукты) концентрируются на ночных перегонных участках ($r = 0,68$), тогда как кражи имущества пассажиров в период остановок на крупных станциях ($r = 0,74$).

Сравнительный анализ материалов казахстанской и узбекистанской следственной практики позволяет зафиксировать существенное расхождение в характере элемента «обстановка совершения». В Казахстане, с его значительно большей протяжённостью железнодорожной сети (16,6 тыс. км против 4,6 тыс. км в Узбекистане), доля перегонных преступлений выше, что предопределяет особую роль дистанционных методов расследования запросов данных АСОУП, анализа скоростемерных лент, использования спутниковых систем мониторинга подвижного состава.

В Узбекистане, где основная доля грузооборота концентрируется на нескольких крупных узловых станциях, акцент переносится на стационарное видеонаблюдение и контроль грузовых дворов.

Таким образом, на основе проведённого исследования позволяет сформулировать следующее определение: **«Криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, представляет собой взаимосвязанную систему типичных криминалистически значимых сведений состоящую из структурных элементов включающих, предмет посягательства, обстановку совершения преступления, способ совершения и сокрытия следов преступления, механизм слеодообразования, личности преступника, личности потерпевшего, мотиве и цели.**

Кроме этого, специфика транспортной среды на основывается следующих системных особенностях данной категории преступлений включающих технологическую обусловленность способа совершения, пространственную разобщённость следовой картины, а также преобладание юридических лиц в качестве потерпевших, что принципиально меняет доказательственную базу расследования.

Выявленные корреляционные зависимости между элементами характеристики, прежде всего связи «способ личность» и «предмет обстановка» формируют диагностические свойства, пригодные для оперативного выдвижения следственных версий на начальном этапе расследования.

Сравнительный анализ следственной практики Казахстана и Узбекистана выявил значимые расхождения в проявлении элемента «обстановка совершения», обусловленные различиями в конфигурации железнодорожных сетей обоих государств, расхождения, которые должны находить отражение в дифференцированных методических рекомендациях для следователей каждой страны.

Считаем, что предложенная семиэлементная структура криминалистической характеристики может служить основой для разработки частной методики расследования транспортных преступлений, унифицированной в рамках регионального казахстанско-узбекистанского правоохранительного сотрудничества.