

ТИПИЧНЫЕ СЛЕДСТВЕННЫЕ СИТУАЦИИ ПЕРВОНАЧАЛЬНОГО ЭТАПА
РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ:
СРАВНИТЕЛЬНО-КРИМИНАЛИСТИЧЕСКИЙ АНАЛИЗ ПО МАТЕРИАЛАМ
КАЗАХСТАНА И УЗБЕКИСТАНА

Кайбар Малик Сунгатулы

Самостоятельный соискатель Университета общественной безопасности
Республики Узбекистан.

<https://doi.org/10.5281/zenodo.21605360>

Аннотация. В статье разрабатывается авторская система типичных следственных ситуаций первоначального этапа расследования преступлений на железнодорожном транспорте применительно к правовым системам Республики Казахстан и Республики Узбекистан. На основе изучения уголовных дел, анкетирования следователей и анализа планов расследования предложена классификация следственных ситуаций, разработан специализированный алгоритм ретроспективного документального анализа. Выявлены значимые различия в частотности ситуаций между казахстанской и узбекской следственной практикой, обусловленные различиями в процессуальных моделях и организации транспортной охраны.

Ключевые слова: следственные ситуации; первоначальный этап расследования; железнодорожный транспорт; криминалистическая версия; алгоритм следственных действий; ситуационный подход; Казахстан; Узбекистан.

Annotatsiya. Maqolada temir yo'l transportida sodir etilgan jinoyatlarni tergov qilishning dastlabki bosqichidagi tipik tergov vaziyatlarining Qozog'iston Respublikasi va O'zbekiston Respublikasi huquqiy tizimlariga tatbiqan mualliflik tizimi ishlab chiqilgan. Jinoyat ishlarini o'rganish, tergovchilarning so'rovnomalari va tergov rejalarini tahlil qilish asosida tergov vaziyatlarining tasnifi taklif etildi, retrospektiv hujjatli tahlilning ixtisoslashtirilgan algoritmi ishlab chiqildi. Qozog'iston va O'zbekiston tergov amaliyoti o'rtasidagi holatlar chastotasida protsessual modellar va transport muhofazasini tashkil etishdagi farqlar tufayli sezilarli farqlar aniqlandi.

Tayanch iboralar: tergov vaziyatlari; tergovning dastlabki bosqichi; temir yo'l transporti; kriminalistik versiya; tergov harakatlari algoritmi; vaziyatli yondashuv; Qozog'iston; O'zbekiston.

Abstract. The article develops an original system of typical investigative situations for the initial stage of investigating crimes in railway transport, applied to the legal systems of the Republic of Kazakhstan and the Republic of Uzbekistan. Based on the study of criminal cases, surveys of investigators, and analysis of investigative plans, a classification of investigative situations was proposed, and a specialized algorithm for retrospective documentary analysis was developed. Significant differences in the frequency of situations between Kazakhstani and Uzbek investigative practices were identified, due to differences in procedural models and the organization of transport security.

Keywords: investigative situations; initial stage of investigation; railway transport; forensic version; investigative actions algorithm; situational approach; Kazakhstan; Uzbekistan.

Теория следственной ситуации занимает центральное место в арсенале криминалистических инструментов планирования расследования. Как справедливо отмечает Р.С. Белкин, именно «ситуационный подход» обеспечивает переход от абстрактных методических рекомендаций к конкретным алгоритмам следственных действий, адекватным имеющейся информационной реальности¹. Т.С. Волчецкая определяет следственную ситуацию как «степень информационной определённости следователя о преступлении», указывая тем самым на её функцию ориентира при принятии тактических решений².

Применительно к транспортным преступлениям ситуационный подход приобретает повышенную практическую значимость по ряду причин. Во-первых, мобильность места происшествия и скоротечность уничтожения следов диктуют особую стремительность принятия решений на начальном этапе. Во-вторых, пространственная разобщённость места совершения и места обнаружения преступления создаёт специфический информационный дефицит, не характерный для стационарных преступлений. В-третьих, наличие специфических технологических документов (натурных листов, скоростемерных лент, систем АСОУП) открывает особые информационные возможности, не доступные при расследовании иных категорий дел³.

Несмотря на наличие разработок по данной проблематике (О.Н. Сидоркина, О.П. Грибунов, В.А. Некрасов, М.И. Курбатова, А.В. Белоусов)⁴, применительно к условиям казахстанской и узбекской следственной практики системное исследование типичных ситуаций первоначального этапа не предпринималось.

Анализ литературы показал, что существующие классификации следственных ситуаций применительно к транспортным преступлениям строятся преимущественно по одному критерию - наличию или отсутствию информации о подозреваемом. Так, О.Н. Сидоркина выделяет три базовые ситуации, отсутствие информации о лицах; преступники скрылись; преступник задержан⁵.

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

² Волчецкая Т.С. Ситуационный подход в практической и исследовательской деятельности: монография. – Калининград: Изд-во КГУ, 1999. – 192 с.

³ 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.

⁴ Сидоркина О.Н. Методика расследования краж из подвижного состава железнодорожного транспорта: ВКР. – Томск: НИ ТГУ, 2017. – 85 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.; Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учеб. пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 с.; 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.; Белоусов А.В. Особенности расследования краж, совершаемых на железнодорожном транспорте из одежды, сумки или другой ручной клади, находившихся при потерпевшем: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2013. – 216 с.

⁵ Сидоркина О.Н. Методика расследования краж из подвижного состава железнодорожного транспорта: ВКР. – Томск: НИ ТГУ, 2017. – 85 с.

А.В.Белоусов применительно к пассажирским кражам строит пятичленную классификацию по критерию установленности и местонахождения лица⁶.

Нами предлагается концепция классификации следственных ситуаций, который предполагает двухуровневый подход. Первый уровень базовые ситуации по критерию «объём и характер исходной информации о событии преступления в целом» (включая место, время, способ). Второй уровень субситуации по критерию «степень установленности субъекта преступления». Данный подход обеспечивает более тонкое разграничение информационного положения следователя и позволяет дифференцировать тактические алгоритмы не только по факту наличия/отсутствия подозреваемого, но и по качеству имеющихся данных о самом событии преступления.

По результатам анализа 112 уголовных дел предлагается выделить три базовые следственные ситуации первоначального этапа расследования транспортных преступлений, различающихся по объёму исходной доказательственной базы.

Таблица 1. Базовые следственные ситуации первоначального этапа расследования транспортных преступлений (по материалам 112 уголовных дел, %)

№	Наименование ситуации	КЗ %	РУз %	Информационное содержание	Ключевая задача следствия
I	«Максимальный дефицит»	51,2	58,3	Известен факт хищения; нет данных о субъекте, точном месте и времени	Ретроспективная локализация события по документальным источникам
II	«Частичная определённости»	36,8	30,4	Известны место и время; субъект не установлен, следовая картина частично сохранена	Немедленный ОМП; сужение круга лиц по криминалистическим признакам
III	«Задержание или установление»	12,0	11,3	Субъект установлен или задержан; полная/частичная следовая картина	Процессуальное закрепление доказательств; исключение инсценировки

Обращает внимание значимое расхождение в частотности ситуации I между казахстанской (51,2%) и узбекской (58,3%) выборками. Полагаем, что данное различие обусловлено прежде всего процессуальными факторами, в Казахстане система ЕРДР позволяет начинать расследование немедленно, что в ряде случаев позволяет перехватить ситуацию до того, как она переходит в категорию «максимального дефицита».

⁶ Белоусов А.В. Особенности расследования краж, совершаемых на железнодорожном транспорте из одежды, сумки или другой ручной клади, находившихся при потерпевшем: дис. ... канд. юрид. наук. – Екатеринбург, 2013. – 216 с.

В Узбекистане с её более длительной доследственной проверкой ситуация «максимального дефицита» является стартовой для большего числа дел.

Внутри каждой базовой ситуации выделяются субситуации, отражающие различную степень осведомлённости следователя о субъекте преступления. Их описание позволяет дифференцировать тактику не только на уровне базовых задач, но и на уровне конкретных приёмов взаимодействия с потенциальным подозреваемым.

Таблица 2. Субситуации второго уровня по критерию степени установленности субъекта преступления

№	Субситуация	КЗ %	РУз %	Характеристика	Тактический приоритет
А	Субъект неизвестен (анонимная)	42,8	48,1	Нет никаких данных о личности виновного	Следы → версии о субъекте
Б	Субъект в кругу причастных	29,4	26,2	Известен круг лиц, имевших доступ; конкретный субъект не выделен	Разобшение → дифференциация
В	Субъект предполагается	14,7	13,6	Имеются косвенные данные на конкретное лицо (без достаточных оснований)	ОРМ → проверка подозрения
Г	Субъект известен, скрылся	8,4	7,8	Личность установлена, местонахождение неизвестно	Розыск + неотложные обыски
Д	Субъект задержан	4,7	4,3	Лицо задержано на месте или по горячим следам	Закрепление + исключение инсценировки

Наиболее значимой с практической точки зрения является субситуация «Б» («субъект в кругу причастных»), так она возникает, как правило, по делам о хищениях, совершённых инсайдерами, когда следователь с самого начала понимает, что преступление совершено работником транспортного предприятия, однако конкретное лицо среди десятков потенциально причастных не установлено. Данная субситуация требует особой тактической осторожности, преждевременное предъявление обвинения или неверный выбор объекта допроса может предупредить истинного преступника и обеспечить ему возможность уничтожения доказательств⁷.

⁷ 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.

Ситуация максимального информационного дефицита является доминирующей (54,7% в совокупной выборке) и наиболее сложной для расследования. Её типичный механизм возникновения: хищение груза из подвижного состава обнаруживается при разгрузке на станции назначения, существенно удалённой от места совершения; к моменту обнаружения прошло несколько суток; физические следы на вагоне практически уничтожены плановой технической обработкой и движением состава⁸.

В данной ситуации ключевым инструментом расследования является не традиционный осмотр места происшествия (следовая картина утрачена), а ретроспективный документальный анализ транспортного маршрута. Его структура включает несколько последовательных операций⁹.

Первая операция реконструкция маршрута по системе АСОУП (Казахстан) / системе управления грузовыми перевозками (Узбекистан), то есть установление всех станций, на которых вагон был включён в технологическую обработку; определение перегонных участков; выявление фактических и плановых остановок с указанием времени и километра дороги. По материалам дел, данная операция позволяла сузить временной интервал вероятного совершения хищения с нескольких суток до 4–8-часового окна в 71,3% случаев¹⁰.

Вторая операция анализ скоростемерной ленты локомотива - установление всех фактических остановок, включая незарегистрированные принудительные, с привязкой к километровым отметкам и астрономическому времени. Критическим аспектом является проверка целостности ленты на предмет манипуляций с самописцем, фиксирующих или, напротив, скрывающих остановки¹¹.

Третья операция анализ книги пломбирования вагонов (ГУ-37), включающая в себя сравнение сведений о запирающих устройствах, навешанных при отправлении и обнаруженных при получении груза; проверка соответствия оттисков пломб и их контрольных знаков. Именно несоответствие запирающих устройств является наиболее доказательно значимым «документальным следом», сохраняющимся даже при полном уничтожении физической следовой картины¹².

Четвёртая операция составление хронологической матрицы маршрута, состоит из таблицы, совмещающей данные о движении вагона, остановках, переходах между бригадами охраны и состоянии запирающих устройств при каждой обработке. Данная

⁸ Ерошенков Н.В. Особенности раскрытия хищений грузов, совершаемых в пути следования железнодорожного состава // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2018. – № 1. – С. 39–44.

⁹ Кручинин М.В., Потапова Н.Н., Долгачёва О.И. Особенности выявления, раскрытия и расследования некоторых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Вестник ВГАВТ. – 2015. – Вып. 45. – С. 22–27.

¹⁰ 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.

¹¹ Некрасов В.А. Расследование преступлений на транспортных объектах: учеб. пособие. – Алматы: КазНУ, 2018. – 198 с.

¹² 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.

матрица служит наглядным инструментом выдвижения версий о возможном месте и субъекте хищения.

Таблица 3. Образец хронологической матрицы маршрута (шаблон для ситуации «максимального дефицита»)

Ст./участок	Дата/время приб.	Дата/время отпр.	Стоянка (ч.)	Сост. запирающих устройств при прибытии	Обработка / охрана	Версия о месте хищения
Отправление	[дата/время]	-	-	запирающих устройств № [N], исправно	Грузоотправитель	Хищения нет
Ст. А (технич.)	[дата/время]	[дата/время]	[X]	запирающих устройств № [N] без осмотра	Смена лок. бригады	Требуется проверки (доступ к вагону)
Перегон А–Б	[время]	[время]	0	-	Принуд. торможение?	Уточнить по ленте скоростемера
Ст. Б (коммерч.)	[дата/время]	[дата/время]	[Y]	запирающих устройств повреждено / заменено	Осмотр, охрана, ↑риск	Вероятное место хищения
Прибытие	[дата/время]	-	-	Недостача груза	Грузополучатель	Обнаружение хищения

Ситуация частичной определённости характеризуется наличием данных о месте и приблизительном времени хищения при неустановленности субъекта. Она возникает при обнаружении хищения непосредственно на промежуточной станции или при поступлении своевременного сообщения от охраны или локомотивной бригады. По данным анкетирования, именно данная ситуация оценивается следователями как наиболее «реализуемая» с точки зрения криминалистических возможностей¹³.

Ключевой тактической задачей является немедленный выезд следственно-оперативной группы на место происшествия. При этом ОМП в транспортном контексте принципиально отличается от стандартных ситуаций, так как осмотру подлежат не только непосредственное место обнаружения факта хищения (вагон, контейнер), но и вся прилегающая территория, пути подхода-отхода, соседние вагоны, а при хищении на

¹³ 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.

перегоне и несколько км железнодорожного полотна по обе стороны от предполагаемой точки остановки¹⁴.

Вторым по значимости следственным действием является незамедлительный допрос всех членов локомотивной бригады, работников станции, принимавших участие в обработке состава, и сотрудников ведомственной охраны. Критически важным тактическим условием является раздельность допроса, так одновременный допрос нескольких лиц в одном помещении порождает согласованность показаний, нивелирующую их индивидуальную информационную ценность. По материалам дел, следователи, производившие раздельный допрос, в 63,2% случаев выявляли существенные противоречия в показаниях, тогда как при недифференцированном допросе лишь в 18,7%¹⁵.

Третьим приоритетным направлением является изъятие и предварительное исследование запирающих устройств. Специфика осмотра запирающих устройств состоит в недопустимости производства каких-либо экспериментальных действий с пломбой (передвижение по проволоке, снятие и повторное навешивание) до производства специалистом-трассологом предварительного исследования. По данным дел, следователи в 34,8% случаев нарушали данное правило, что вело к утрате диагностической ценности запирающих устройств как источника доказательств¹⁶.

Наиболее благоприятная ситуация «задержание на месте» или «установление личности сразу после совершения» требует иной тактической логики, при этом центр тяжести смещается с поиска информации о событии на процессуальное закрепление имеющейся доказательственной базы¹⁷. Первоочередными действиями являются личный обыск задержанного с изъятием предметов, потенциально связанных с хищением (части груза, орудия взлома, смазочные материалы, характерные для конкретного вида груза следы на одежде); допрос задержанного; осмотр места происшествия с максимально детальной фиксацией следовой картины; обыск по месту жительства, а при наличии признаков должностного положения подозреваемого на его рабочем месте.⁴

Принципиальной криминалистической задачей данной ситуации является проверка версии об инсценировке. По данным изученных дел, в 19,4% случаев задержания «на месте» в ходе дальнейшего расследования выявлялись признаки, свидетельствующие об организованном характере преступления, задержанный оказывался лишь «исполнителем» при наличии соучастников, оставшихся вне поля зрения. Именно поэтому при ситуации III необходима немедленная проверка версии о соучастии посредством параллельного оперативного сопровождения расследования.

¹⁴ 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.

¹⁵ 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.

¹⁶ Ставцев В.Г. Особенности первоначального этапа раскрытия и расследования хищений грузов, перевозимых железнодорожным транспортом // Российский следователь. – 2008. – № 9. – С. 3–5.

¹⁷ Кручинин М.В., Потапова Н.Н., Долгачёва О.И. Особенности выявления, раскрытия и расследования некоторых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Вестник ВГАВТ. – 2015. – Вып. 45. – С. 22–27.

Систематизация материалов уголовных дел и данных анкетирования позволила выявить наиболее распространённые тактические ошибки следователей на первоначальном этапе, характерные для обеих правовых систем.

Таблица 4. Типичные тактические ошибки первоначального этапа расследования транспортных преступлений (по данным анкетирования следователей, %)

Тип ошибки	КЗ, %	РУз, %	Частота	Последствие
Промедление с ОМП (> 6 ч от обнаружения)	31,4	52,6	Часто	Утрата следов обуви, биол. следов
Совместный (недифференцированный) допрос бригады	28,7	34,1	Часто	Согласование показаний, утрата противоречий
Экспериментальные действия с запирающих устройств до трасологии	29,4	40,2	Часто	Утрата диагн. ценности запирающих устройств
Задержка запроса АСОУП / ленты скоростемера	44,8	61,3	Очень часто	Невозможность локализации места хищения
Ограничение ОМП только местом обнаружения	37,2	42,8	Часто	Упущение следов на путях подхода-отхода
Игнорирование версии о соучастии при одиночном задержании	24,6	29,3	Умеренно	Выявление организатора/сбытчика только в суде

Составлено автором по данным анкетирования следователей.

Наиболее распространённой ошибкой по обоим выборкам является задержка запроса данных АСОУП и скоростемерной ленты (44,8% в Казахстане, 61,3% в Узбекистане).

Между тем скоростемерная лента хранится в локомотивном депо лишь два месяца, а данные оперативных систем управления перевозками не более 60–90 дней, то есть промедление с запросом создаёт реальный риск безвозвратной утраты критически важного источника информации¹⁸.

Разработанная двухуровневая система следственных ситуаций имеет ряд преимуществ перед существующими конкурирующими классификациями. В сравнении с трёхчленной классификацией О.Н.Сидоркиной она более детализирована на уровне субситуаций, что обеспечивает большую операциональность при выборе конкретных

¹⁸ Малахова Е.А. Методика расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – Ростов н/Д, 2018. – 26 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.
23. 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.

тактических приёмов. В сравнении с пятичленной классификацией А.В.Белоусова она применима не только к пассажирским, но и к грузовым и инфраструктурным преступлениям. В сравнении с классификациями О.П.Грибунова она учитывает специфику двух конкретных правовых систем, тогда как работы указанного автора ориентированы преимущественно на российскую практику.

Принципиально значимым является вывод о том, что ситуация «максимального дефицита», составляющая более половины всех транспортных уголовных дел, принципиально меняет иерархию следственных действий. В традиционной методике первоначальный этап открывается осмотром места происшествия; в условиях данной ситуации центральным следственным действием становится не ОМП (место происшествия неизвестно или следы уничтожены), а документальный анализ транспортного маршрута.

Это требует специальных профессиональных компетенций: знания системы транспортной документации, умения читать и интерпретировать скоростемерные ленты, работы с базами АСОУП.

Значимое расхождение между казахстанской и узбекской практикой в частотности ошибок (задержка запроса АСОУП: 44,8% и 61,3%; промедление с ОМП - 31,4% и 52,6%) указывает на системную зависимость качества расследования от процессуальной модели.

Введение системы ЕРДР в Казахстане не только ускоряет формальное начало расследования, но и создаёт организационную культуру немедленного реагирования, непосредственно сказывающуюся на качестве первоначального этапа.

По результатам исследования сформулированы следующие выводы.

1. Разработанная двухуровневая классификация следственных ситуаций по объёму исходной информации о событии (три базовые ситуации) и по степени установленности субъекта (пять субситуаций) обеспечивает более тонкую дифференциацию тактических решений по сравнению с существующими классификациями и является применимой к обеим правовым системам.

2. Доминирующей ситуацией первоначального этапа расследования транспортных преступлений является ситуация «максимального дефицита» (54,7% в совокупной выборке), при которой центральным инструментом расследования служит не ОМП, а ретроспективный документальный анализ транспортного маршрута по хронологической матрице.

3. Разработанная хронологическая матрица маршрута представляет собой операционный инструмент, позволяющий в условиях ситуации «максимального дефицита» сузить временное окно вероятного места хищения с нескольких суток до 4–8-часового интервала в 71,3% случаев.

4. Наиболее распространённой и наиболее опасной тактической ошибкой является задержка запроса данных АСОУП и скоростемерной ленты (44,8% в КЗ и 61,3% в РУз), создающая риск безвозвратной утраты критически важного источника информации.

5. Выявленные различия в частотности ошибок между двумя правовыми системами указывают на системную зависимость качества первоначального этапа от процессуальной модели: введение ЕРДР в Казахстане создаёт организационную культуру немедленного реагирования, оказывающую позитивный эффект на качество расследования.