

ҚАЗАҚСТАН РЕСПУБЛИКАСЫ БАС ПРОКУРАТУРАСЫНЫҢ ЖАНЫНДАҒЫ
ҚҰҚЫҚ ҚОРҒАУ ОРГАНДАРЫ АКАДЕМИЯСЫ

ЖОҒАРЫ ОҚУ ОРНЫНАН КЕЙІНГІ БІЛІМ БЕРУ ИНСТИТУТЫ

КАМИЛЬЖОНОВА ИЛЬМИРА МУМИНЖОНКИЗИ

Темір жол көлігіндегі ұрлықтың алдын алу

7M12303 «Құқық қорғау қызметі» (ғылыми-педагогикалық бағыт) білім беру
бағдарламасы бойынша ұлттық қауіпсіздік және әскери іс магистрі
дәрежесін алуға диссертация

Ғылыми жетекші:
арнайы заң пәндері
кафедрасының доценті
С.А. Августхан
PhD докторы,
аға әділет кеңесшісі

Қосшы қ., 2025 ж.

ТҮЙІНДЕМЕ

Магистрлік диссертацияда теміржол көлігіндегі ұрлықтың қылмыстық-құқықтық және криминологиялық аспектілері қарастырылады.

Нормативтік-құқықтық актілерді, оның ішінде Қазақстан Республикасының Қылмыстық Кодексі мен Қазақстан Республикасы Жоғарғы Сотының нормативтік қаулысын, сондай-ақ ішкі істер органдарының құқық қолдану қызметін терең талдау негізінде темір жол көлігіндегі ұрлықтардың саралануына, оларды жасау себептері мен жағдайларына байланысты теориялық мәселелер қаралды, сондай-ақ темір жол көлігіндегі ұрлықтың алдын алуды жетілдіруге және қарсы тұруға бағытталған ғылыми-практикалық ұсынымдар жасалды.

Жұмыстың құрылымы зерттеудің мақсаттары мен міндеттеріне сәйкес анықталып, кіріспеден, 3 тараудан, олардың құрамындағы 6 тармақшадан, қорытындыдан, пайдаланған әдебиеттер тізімінен және қосымшадан тұрады.

РЕЗЮМЕ

В магистерской диссертации рассматриваются уголовно-правовые и криминологические аспекты краж на железнодорожном транспорте.

На основе углубленного анализа нормативно-правовых актов, в том числе Уголовного Кодекса Республики Казахстан и нормативного постановления Верховного Суда Республики Казахстан, а также правоприменительной деятельности органов внутренних дел рассмотрены теоретические вопросы, связанные с квалификацией краж на железнодорожном транспорте, причин и условий их совершения, а также предложены научно-практические рекомендации, направленные на совершенствование противодействия кражам на железнодорожном транспорте.

Структура работы обусловлена целями и задачами исследования и состоит из введения, 3 разделов, включающих 6 подразделов, заключения, списка использованных источников, приложения.

SUMMARY

The master's thesis examines the criminal law and criminological aspects of theft in railway transport.

Based on an in-depth analysis of regulatory legal acts, including the Criminal Code of the Republic of Kazakhstan and the regulatory decree of the Supreme Court of the Republic of Kazakhstan, as well as the law enforcement activities of law enforcement agencies, theoretical issues related to the qualification of theft in railway transport, the causes and conditions of their commission, as well as scientific and practical recommendations aimed at improving and countering theft on railway transport.

The structure of the work is determined by the goals and objectives of the study and consists of an introduction, 2 sections, including 6 subsections, a conclusion, a list of sources used, and an appendix.

МАЗМҰНЫ

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР.....	4
КІРІСПЕ.....	5
 1. ТЕМІР ЖОЛ КӨЛІГІНДЕГІ ҰРЛЫҚТЫҢ ЖАЛПЫ СИПАТТАМАСЫ	
1.1 Теміржол көлігіндегі ұрлықтардың негізгі көрсеткіштері.....	10
1.2 Теміржол көлігіндегі ұрлықтың қылмыстық-құқықтық сипаттамасы.....	13
 2. ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІНДЕГІ ҰРЛЫҚТЫҢ КРИМИНОЛОГИЯЛЫҚ СИПАТТАМАСЫ	
2.1 Темір жол көлігінде ұрлық жасайтын адамдардың сипаттамасы.....	25
2.2 Теміржол көлігінде ұрлық жасауды анықтайтын факторлар.....	35
 3. ТЕМІРЖОЛ КӨЛІГІНДЕГІ ҰРЛЫҚТЫҢ АЛДЫН АЛУ ШАРАЛАРЫ	
3.1 Темір жол көлігінде ұрлықтың алдын алудың жалпы шаралары.....	46
3.2 Темір жол көлігінде ұрлықтың алдын алудың арнайы-криминологиялық шаралары.....	51
 ҚОРЫТЫНДЫ.....	58
ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ.....	62
ҚОСЫМША.....	67

БЕЛГІЛЕР МЕН ҚЫСҚАРТУЛАР

ж.	жыл
ҚР	Қазақстан Республикасы
ҚР ӘҚБтК	Қазақстан Республикасының Әкімшілік құқық бұзушылықтар кодексі
ҚР ҚК	Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі
ҚР ӘҚБтК	Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасы кодексі
ҚР АҚ	Қазақстан Республикасының Азаматтық Кодексі
ҚТЖ	Қазақстан темір жолы
РФ ҚК	Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексі
ӨР ҚК	Өзбекстан Республикасының қылмыстық кодексі
ҚР ҚК	Қырғыз Республикасының қылмыстық кодексі
АР ҚК	Армения Республикасының қылмыстық кодексі
ТР ҚК	Тәжікстан Республикасының қылмыстық кодексі
ЖШС	Жауапкершілігі шектеулі серіктестік
АҚШ	Америка Құрама Штаттары
т.	тармақ
т.т.	тармақша
б.	бөлім

КІРІСПЕ

Жүргізілетін зерттеудің өзектілігі. Мемлекеттің негізгі міндеттерінің бірі – әлеуметтік-экономикалық мәселелерді шешумен қатар, халықтың тұрмыс деңгейін арттыру, азаматтардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету, жеке тұлғаны құқық бұзушылықтардан қорғау, сондай-ақ қылмыстық құқық бұзушылықтармен күрес болып табылады.

Мемлекеттің конституциялық функцияларының біріне азаматтардың мүлкін қорғау кіреді. Ата Заң бойынша меншік қатынастарының тұрақтылығы мемлекетпен кепілденіп, оны қорғауға міндет алынады. Бұл міндеттерді орындау барысында қылмыстық құқықтық және криминологиялық тәсілдер маңызды рөл атқарады.

Теміржол көлігі саласындағы меншікке қарсы қылмыстық құқық бұзушылықтар Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексінде (бұдан әрі – ҚР ҚК) келесі құрамдармен сипатталады: «Ұсақ-түйек жымқыру» (ҚР ҚК 187-бабы), «Ұрлық» (ҚР ҚК 188-бабы), «Тонау» (ҚР ҚК 191-бабы), «Қарақшылық» (ҚР ҚК 192-бабы), «Қорқытып алу» (ҚР ҚК 194-бабы) [1].

Көптеген елдерде, соның ішінде біздің мемлекетімізде де теміржол көлігінде мүлікті ұрлаудың алдын алуы тек криминология саласының мамандарының ғана емес, басқа да ғылым өкілдерінің және өзге де қоғам қайраткерлерінің назарын аударуда.

Қазақстан азаматтары да мемлекет аумағының қай жерінде боламаса да (үйде, жұмыста, қоғамдық жерде, сапар барысында) әлеуметтік-құқықтық қауіпсіздікті сезінуге ұмтылады.

Осы тұрғыда азаматтардың құқықтары мен бостандықтарын қорғау тетігінің тиісті дәрежеде жұмыс істеуі маңызды рөл атқарады. Мұндай механизмді қалыптастыру үшін теміржол көлігінде немесе оның инфрақұрылымында орын алатын жеке меншікке қол сұғушылық жағдайларын дербес қылмыстық құқық бұзушылық түрі ретінде қарастырып, оларды жан-жақты зерттеу қажет.

Статистикалық деректерді талдау кезінде, темір жол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді жымқыру ең көп таралған қылмыстық құқық бұзушылық және олар келтірген залалдың мөлшері жымқырудың басқа түрлерінен келтірілген залал мөлшерінен әлдеқайда асып түседі. Олар әртүрлі бағыттардағы пойыздар жолаушыларының мүлкін ұрлау, сондай-ақ теміржол көлігінен жүктерді заңсыз алу сияқты қылмыстық құқық бұзушылықтарға қатысты болып табылады.

Мәселен, Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу комитетінің статистикалық деректеріне сәйкес: «2024 жылы – 10 210, ал 2023 жылы 9 мыңнан астам бөтен мүлікті ұрлау тіркелген (ҚР ҚК 187 және 188 бабтар)» [2].

2025 жылдың 3 айында темір жол жүктерін ұрлау бойынша 20 (15) іс тіркелді, өсім 29% – % құрады, оның ішінде сотқа жіберілді – 9 (7) іс,

ақталмайтын негіздер бойынша тоқтатылды – 1 (0), оңалту негіздері бойынша тоқтатылды – 1 (1), мерзімдері үзілді-3 (2), өндірісте-6 (5).

Темір жол көлігінде ұрлау фактілері бойынша жиі ұсақ ұрлау қылмыстық теріс қылық құрамын құрмайды, себебі келтірілген залал сомасы адамды қылмыстық жауапкершілікке тарту үшін белгіленген шектен аспайды.

ҚР ҚК 3 бабына сәйкес елеусіз мөлшер – ҚР ҚК 187-бабында – «бұл ұйымға тиесілі, он айлық есептік көрсеткіштен артық емес мүліктің немесе жеке тұлғаға тиесілі, екі айлық есептік көрсеткіштен аспайтын мүліктің құны».

Сондай-ақ қылмыстық теріс қылық жасау кезінде анықталған адамдарды тартуға болмайды. Теміржол көлігі станциялары мен объектілерінде ұсақ ұрлауға ең бейім: көмір, жанар-жағармай материалдары, бидай, жолдардың жоғарғы құрылымының элементтері.

Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың қолданылатын алдын алу шаралары қажетті нәтиже бермейді, өйткені қазіргі уақытта қалыптасқан криминогендік жағдайға сәйкес емес.

Осыған байланысты алдын алу шараларын әзірлеу өзекті болып көрінеді қылмыстық құқық бұзушылықтың осы түріне қарсы іс-қимыл жасау мүмкіндік береді. Дәрежесі жүк иелеріне келтірілген залалды азайтуға, қауіпсіздікті арттыруға олардың теміржол арқылы қозғалуы және экономиканың осы саласына деген сенімін қалпына келтіруге мүмкіндік береді.

Шешілетін ғылыми проблеманың қазіргі уақыттағы жағдайын бағалау. Теміржол көлігіндегі ұрлықтың алдын алу мәселелері ғалымдардың назарын аударады және олармен белсенді түрде зерттеледі. Сонымен қатар, зерттеулердің айқын сұранысына қарамастан, теміржол көлігі объектілеріндегі қауіпсіздік мәселелері, аталған мәселелер шеңбері ғылыми әдебиеттерде жеткілікті түрде қамтылмаған.

Ұрлықтың жекелеген түрлеріне қарсы іс-қимыл мәселелері Е.О. Алауханов, С.А. Вертинская, К.А. Бакишев, И.Ш. Борчашвили, И.Л. Мармут, Е.С. Титова, О. П. Грибанов, М.Н. Базаров, А.Н. Варыгин, К.Ш. Уканов, А.Н. Ионов, Е.Ф. Новиков, И.В. Жданов, Ю.Л. Каверин, М.И. Курбатов, С.М. Рахметов, А.Б. Матыцин, В.М. Юрина, О.Г. Фокина, Е.Н. Котова ғылыми зерттеулерінде корсетілген.

Аталған жұмыстардың айтарлықтай теориялық және практикалық құндылығына қарамастан, теміржол көлігінде ұрлықтың алдын алу мәселелері бойынша кешенді криминологиялық зерттеулер, оның ішінде виктимологиялық сипаттағы зерттеулер жүргізілмегенін атап өткен жөн.

Зерттеудің мақсаты темір жол көлігіндегі ұрлық проблемаларын зерделеу және қылмыстық құқық бұзушылықтың осы түрінің алдын алу бойынша тиімді шараларды әзірлеу бойынша ұсыныстар әзірлеу.

Осы мақсатқа жету үшін зерттеу бірқатар нақты міндеттерді шешеді:

- теміржол көлігіндегі ұрлықтың негізгі көрсеткіштерін талдау;

- ұрлықтың себептері мен жағдайларын анықтап, зерделеу, сондай-ақ қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерін, теміржол көлігі объектілерін пайда табу мақсатында «тартымды» ететін негізгі факторларды анықтау.

теміржол көлігі объектілерінде жеке мүлікті ұрлауды жасаған қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің жеке басының ерекшеліктерін зерделеу;

- темір жол көлігіндегі ұрлық проблемаларын зерделеу және қылмыстық құқық бұзушылықтың осы түрінің алдын алу бойынша тиімді шараларды әзірлеу бойынша ұсыныстар әзірлеу.

Зерттеудің объектісі. Көлік объектілерінде (вокзал, пойыз, станция, аялдама және т.б.) меншік құқығын қорғауды қамтамасыз етудегі қоғамдық қатынастар болып табылады.

Зерттеудің тақырыбы. Теміржол көлігіндегі ұрлықтың алдын алуға бағытталған шаралар. Теміржол көлігіндегі ұрлықтың алдын алу жүктердің қауіпсіздігін қамтамасыз ету, пойыздардың қозғалысын бақылау шараларын, сондай-ақ теміржол көлігінің объектілерін ұрлық қылмысынан алдын алу профилактикалық шаралары және шет ел тәжірибелері болып табылады.

Зерттеуді жүргізудің әдістері мен әдіснамалық негіздері жалпы ғылыми, жеке ғылыми және арнайы таным әдістерінің кең таралған тәсілдеріне сүйенеді. Оларға жалпы ғылыми әдістерге жататын талдау, синтез және аналогия әдістері, сондай-ақ салыстырмалы және ресми құқықтық тәсілдер мен тарихи, статистикалық және әлеуметтанулық зерттеу әдістері жатады.

Ғылыми жаңалықтың негіздемесі. Автор қазіргі кезеңде теміржол көлігінде ұрлық жасаудың ерекшеліктерін негіздеуге, аталған іс-әрекетті жасаған тұлғаның жеке басының түрлерін бөліп көрсете отырып, оның сипаттамаларының ерекшеліктерін ашуға, сондай-ақ теміржол көлігінде ұрлық жасаудың виктимологиялық аспектілеріне талдау жүргізді. Қарастырылып отырған түрдегі қылмыстық құқық бұзушылықтардың жасалуын анықтайтын факторларды ескере отырып, алдын алу шаралары ұсынылды және негізделді.

Қорғауға шығарылатын ережелер:

1. «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР Заңының 11-бабында жүктерді, жолаушыларды, багажды, пошта жөнелтілімдерін тасымалдау кезінде және көлік-экспедициялық қызметтерді жүзеге асыру кезінде тасымалдаушы міндетті сақтандыру туралы Қазақстан Республикасының заңнамалық актілерінде айқындалған тәртіппен жолаушылар алдындағы өзінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыруға міндетті екендігі көзделген.

Сонымен бірге, бұл ереже жүктерге емес, жолаушыларға ғана қатысты болуы мүмкін, өйткені ұрлық кезінде жүкті жоғалтқаны үшін міндетті сақтандыру туралы заң жоқ. Жүктерге қатысты тасымалдау шарты бойынша азаматтық-құқықтық жауапкершілік қолданылады (ҚР АҚ 698-бабы, 705-бабы), бірақ ол әрдайым үшінші тұлғалардың әрекеттерін қамтымайды (мысалы, жүктерді ұрлау кезінде).

Осыған байланысты тасымалдаушының сақтандыру міндетін көздеу қажет тасымалдаушылар үшінші тұлғалардың құқыққа қайшы әрекеттері немесе

тасымалдаушының мүлікті сақтау жөніндегі міндеттемелерді тиісінше орындамауы салдарынан болған, оның ішінде ұрлық салдарынан болған жүктің жоғалғаны, жетіспегені немесе бүлінгені үшін азаматтық-құқықтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру шартын жасасуға және «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР Заңының 11-бабына және «Темір жол көлігі туралы» ҚР Заңына (7-тарау) тиісті өзгерістер енгізуге қажет.

«Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» 1994 жылғы 21 қыркүйектегі Қазақстан Республикасы Заңының 11-бабы бірінші бөлігі мынадай мазмұндағы он екінші абзацпен толықтырылсын:

«11-бап. Жүктерді, жолаушыларды, теңдеме жүкті, почта жөнелтілімдерін тасымалдау, көліктік-экспедициялық қызметтерді жүзеге асыру

Жүктерді, жолаушыларды, теңдеме жүкті, почта жөнелтілімдерін тасымалдау кезінде және көліктік-экспедициялық қызметтерді жүзеге асыру кезінде тасымалдаушы:

...

- Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру туралы заң актілерінде белгіленген тәртіппен өзінің жолаушылар алдындағы азаматтық-құқықтық жауапкершілігін сақтандыруға;

- үшінші тұлғалардың құқыққа қайшы әрекеттері не тасымалдаушының мүлікті сақтау жөніндегі міндеттерді тиісінше орындамауы салдарынан болған жүктің жоғалғаны, жетіспегені не бүлінгені үшін жүк жөнелтушілер (жүк алушылар) алдындағы өзінің азаматтық-құқықтық жауапкершілігін Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру туралы заңнамалық актілерінде белгіленген тәртіппен және шарттарда сақтандырсын;».

«Теміржол көлігі туралы» 2001 жылғы 8 желтоқсандағы Қазақстан Республикасының Заңы мынадай мазмұндағы 76-1-баппен толықтырылсын:

76-1-бап. Тасымалдаушының жүктің сақталуы үшін жауапкершілігін міндетті сақтандыру

1. Жүктерді темір жол көлігімен тасымалдауды жүзеге асыратын тасымалдаушылар жүктің жоғалғаны, жетіспегені немесе бүлінгені (бүлінгені) үшін азаматтық-құқықтық жауапкершілікті міндетті сақтандыру шартын жасасуға міндетті:

1) ұрлауды қоса алғанда, үшінші тұлғалардың құқыққа қайшы әрекеттері;

2) тасымалдаушының жүкті сақтау жөніндегі міндеттерді тиісінше орындамауы.

2. Сақтандыру сомасының ең аз мөлшері, міндетті сақтандырудың тәртібі мен шарттары Қазақстан Республикасының міндетті сақтандыру туралы заңнамалық актілерінде айқындалады.

3. Осы бапта көзделген қолданыстағы міндетті сақтандыру шартының болмауы бұзушылық жойылғанға дейін тасымалдауды жүзеге асыруды тоқтата тұру (тыйым салу) үшін негіз болып табылады.».

2. Темір жол көлігіндегі ұрлыққа қарсы күрес жөніндегі қызметтің негізгі бағыттарының бірі оның алдын алу болып табылады. Мұндай ескертудің

мақсаты қоғамдық бақылау құралын құру және теміржол көлігінде жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыру болуы тиіс.

Осыған байланысты тасымалдаушылардың рейтингтік бағалау жүйесін енгізу қажет, ол жолаушылардың пікірлерін үнемі жинаудан, өңдеуден және талдаудан тұрады, соның негізінде тасымалдаушының рейтингі қалыптасады. Бұл бұзушылықтарға жедел әрекет етуге, қызметті жақсартуға және жауапты операторларды ынталандыруға мүмкіндік береді. Рейтингтік бағалаудың осы жүйесін іске асыру Қазақстанның көлік саласын бақылау мен дамытудың жаңа моделін қалыптастыруды қамтамасыз етеді, онда халықтың белсенді қатысуы жолаушылар тасымалының сапасы мен ашықтығын арттыру үшін негіз болады. [Қосымша 1].

3. Теміржол көлігі жағдайында ұрлықтың виктимологиялық профилактикасы ықтимал құрбандардың осалдығын төмендетуге бағытталған шаралар кешенін болжайды. Оған мыналар кіреді:

- ақпараттық-түсіндіру іс-шаралары. Атап айтқанда, станцияларда, пойыздарда көрнекі еске салғыштар мен нұсқаулықтарды орналастыру, жолаушылар арасында қауіпсіздік шаралары туралы буклеттерді тарату;

- тасымалдау ережелеріне теміржол көлігіндегі қауіпсіздік шараларымен және құндылықтар мен багажды сақтау және тасымалдау ережелерімен танысу міндеттерін енгізу;

- багаж үшін құлыптар мен мөрленген контейнерлерді пайдалану, бағалы жөнелтілімдерде GPS-тегтерді қолдану;

- азаматтарға әртүрлі ұрлық түрлерінің ерекшеліктері мен сақтық шаралары туралы қажетті ақпаратты уақтылы ұсыну, бұл азаматтарды профилактикалық қызметке («Көршілес қадағалау» бағдарламасының түрі бойынша) жәрдемдесуге тартуды көздейді.

Апробация және нәтижелерін енгізу. Диссертациядағы негізгі ережелер мен тұжырымдар халықаралық ғылыми-практикалық конференцияларда баяндалды және конференция материалдарының жинағында жарияланды.

Диссертациялық зерттеу материалдары Астана Халықаралық университетінің білім беру процесіне, сондай-ақ ҚР ІІМ көліктегі полиция департаментінің практикалық қызметіне енгізілді [Қосымша 2].

1 Темір жол көлігіндегі ұрлықтың жалпы сипаттамасы

1.1 Теміржол көлігіндегі ұрлықтардың негізгі көрсеткіштері

Тарихи тұрғыдан алғанда, теміржол көлігіне елдің мемлекеттілігі мен аумақтық тұтастығын сақтауда маңызды рөл атқару жүктелген. Бұл көлік түрі Қазақстандағы барлық көлік түрлері арасында жетекші орын алады.

Жалпы теміржол көлігі жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыратын байланыс түрі болып табылады. Ол әртүрлі шаруашылық салаларымен бірігіп, өндіріс процесін қалыптастырады. Сондықтан оның үздіксіз жұмысы ел экономикасының қалыптасуының маңызды шарттарының бірі болып табылады.

Теміржол көлігінің қызметтері – «тасымалдау, яғни жолаушылар мен жүктердің кеңістіктік қозғалысы. Бұл көліктің негізгі артықшылықтары жылжымалы құрамның жоғары тасымалдау қабілеті, ұзақ қашықтыққа жаппай жүктерді тасымалдау мүмкіндігі, жүйелілік, елдің түрлі өңірлері арасындағы тұрақты көлік байланыстары, қауіпсіздік пен сенімділік, сондай-ақ жүк тасымалдарының экономикалық жағынан тиімді болып табылады» [3, 22 б.].

Теміржол көлігімен жүк тасымалы саласындағы міндеттеріне көліктің тоқтамай қауіпсіз қозғалуы, жүктердің сақталуын және оларды керекті жерге өз уақытында жеткізу болып табылады.

Жалпы жүк тасымалының экономикадағы үлесі әртүрлі факторларға тәуелді. Оларға экономикалық, география, демография және басқа да факторлар жатады. Мысалы, қуат ресурстары, халық саны, аумақтың ауқымы. Қазақстанда теміржол көлігі көліктің барлық түрлерінің жүк айналымының 80%-дан астамын орындап, көлік жүйесінің негізгі бөлігі болып табылады.

Экономика саласы ретінде ол әртүрлі техникалық құрылғылардан, тиісті инфрақұрылымнан, байланыс құралдары мен жолдардың кешенінен тұрады. Олардың барлығы бұл саланың қалыпты жұмысын қамтамасыз етеді.

Теміржол көлігі объектілеріне тасымалдау процесі мен басқа да технологиялық процестердің қауіпсіздігін басқару және қамтамасыз ету шеңберінде қажетті функцияның орындалуын қамтамасыз ететін теміржол инфрақұрылымы мен жылжымалы құрамның кез келген бірлігі жатады. Зерттелетін көлік түрінің ерекшелігін талдау оның негізгі айрықша сипаттамаларын анықтауға мүмкіндік берді, олар келесідей:

1. Статистикалық мәліметтерге сәйкес: «Теміржол көлігінің әмбебаптығы мен тиімділігі. Қазіргі кезеңде «Қазақстан темір жолы» (бұдан әрі – ҚТЖ) ашық акционерлік қоғамы сұйық және жанар-жағармай материалдарын қоса алғанда, Қазақстанның барлық көлік жүйесінің әртүрлі мақсаттағы тауарлардың жүк айналымының 65% - дан астамын құрайды» [4].

2. Жылжымалы құрамның өткізу және тасымалдау қабілеті. Мұнда техникалық-экономикалық сипаттамалар жетекші рөл атқарады: жүк тасымалы жыл мезгіліне және климаттық жағдайларға қарамастан жүзеге асырылады;

теміржол желісінің тармақталуы жүкті елдің кез келген жеріне жеткізуге мүмкіндік береді; жылжымалы вагон ағынының жоғары жылдамдығы.

3. Теміржол көлігі-көліктің ең экологиялық таза түрі. Жаксы ұйымдастырылған жолдар инвестициялық, жер және экологиялық артықшылықтарға ие. Кейбір авторлардың пікірінше: «Көліктің осы түрімен тасымалдау, мысалы, автомобиль көлігіне қарағанда энергияны үнемдеуге мүмкіндік береді, сонымен қатар қоршаған ортаға зиян келтірмейді. Теміржол көлігі құрамдары тонна-километр немесе жолаушы-километрге есептегенде шығарындылардың төмен деңгейін көрсетеді» [3, 27 б.].

Теміржол көлігі қызметінің нормативтік-құқықтық базасы. Жүктерді тасымалдау процесінде жүк жөнелтушілер мен жүк алушылардың көлік ұйымдарымен құқықтық қатынастары ҚР ӘҚБтК [4], ҚР АҚ және басқа да нормативтік құқықтық актілерге негізделеді.

Теміржол жылжымалы құрамының жыл бойы қозғалуы, көлік торабының жұмысын қамтамасыз ететін ұйымдар мен кәсіпорындардың үздіксіз қызметі, маршруттардың едәуір ұзақтығы жылжымалы құрам тасымалдайтын объектілерге еркін қол жеткізу үшін қолайлы жағдайлар жасайды.

Осылайша, «теміржол көлігі жүк тасымалының үштен екі бөлігін құрайтын ел экономикасының белгілі бір саласы бола отырып, өзіне тән сипаттамаларға ие, бұл өз кезегінде көліктің осы түріндегі қылмыстық құқық бұзушылықтың ерекшелігін және соған сәйкес осы салада жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алудың айрықша белгілерін анықтайды» [5, 242 б.].

Теміржол көлігі өзінің көпфункционалдылығына байланысты ол заңсыз ниеттері бар ұйымдасқан топтармен қатар жеке адамдардың теріс қызығушылығын тудырып, ұрлау ниеттерін туғызады. Осы себепті теміржол көлігінде құқық тәртібін сақтау және ұрлықты болдырмау құқық қорғау органдары қызметінің бағыты болып табылады.

Қылмыстық құқық бұзушылықтардың таралуы аймаққа байланысты екенін атап өту керек, себебі әр аймақтың өзіне тән криминогендік ерекшеліктері бар. Сонымен қатар, теміржолдағы ұрлықтың біркелкі сипаты да байқалады. Көптеген теміржол учаскелері үлкен ұзындыққа ие және шағын елді мекендермен байланысты, олардағы теміржол кем дегенде қандай да бір табыс табудың жалғыз мүмкіндігі болып табылады, соның ішінде қылмыстық әрекеттер.

Тиісінше, қарастырылып отырған теміржол учаскелері үшін қылмыстық құқық бұзушылықтарды алдын алу шаралары да ұқсас болады. Географиялық орналасу, бай табиғи ресурстар мен экономикалық ерекшеліктер көлік инфрақұрылымының дамуына ықпал етіп, бір жағынан, қылмыстық элементтердің қызығушылығын арттырады.

Бүгінгі таңда мемлекеттің әлеуметтік-экономикалық міндеттерінің бірі теміржол көлігі объектілерінде қауіпсіздік пен құқық тәртібін қамтамасыз ету болып табылады. О.В. Ивушкина айтқандай: «Бұл мәселе көлік саласына

интеграциялық тұрғыдан қаралуы тиіс, себебі ол қылмыстық құқық бұзушылықтарды алдын алу мен азайтуға, экономикалық шығындарды қысқартуға бағытталған шараларды қамтиды.

Жүк теміржол көлігі объектілеріндегі ұрлықтың ерекшеліктерін анықтау үшін, ең алдымен, қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің осал тұстарын анықтап, олардың инфрақұрылымының өндіріс саласы ретіндегі ерекшеліктерін зерттеу қажет. Бұл зерттеу нәтижесінде қылмыстық құқық бұзушылықтарды жою немесе бейтараптандыруға бағытталған нақты шараларды әзірлеу мүмкін болады» [5, 243 б.].

Әлеуметтік-экономикалық құлдыраудан туындаған қылмыстық құқық бұзушылық көріністердің қазіргі заманғы дамуы, сондай-ақ теміржол көлігіндегі реформалар жөніндегі бағдарламаларды іске асыру, оны қабылдаумен көлік объектілерінде меншік нысандары кезең-кезеңімен өзгереді, көліктің неғұрлым криминогендік тартымды түрі ретінде теміржол көлігіндегі қылмыстық құқық бұзушылықтың жай-күйі мен құрылымына теріс әсер ете алмады.

Жылжымалы құрамнан жасалған ұрлық қоғамға қауіп тудырады. Мұндай әрекеттер жалпы қылмыстардың ішінде жиі кездеседі.

Аталған әрекеттер меншік қатынастарына тікелей және жанама зиян келтіріу мүмкін.

Бұдан басқа, тіпті көлік құралдарының қалыпты жұмыс істеуіне және жалпы көлік қозғалысының қауіпсіздігіне қауіп төндірі мүмкін.

Теміржол көлігін пайдаланушылар өз мүлкінің қауіпсіздігі мен сақталуының кешенін талап етеді. Бұл қауіпсіздік тек тасымалдау кезінде ғана емес, тиеу, сақтау, жөнелту сияқты барлық сатыларында болуы тиіс.

Сондықтан осындай теріс әрекеттермен күрес тек құқық қорғау органдарының ғана емес, сонымен қатар теміржол кешенінде қызмет ететін тұлғаларының де міндетіне кіруі қажет. Сонымен бірге, осы санаттағы қылмыстық құқық бұзушылық түрінің алдын алуға бағытталған криминологиялық сипаттағы сараланған шараларды әзірлейтін нақты ғылыми негіз қажет.

Шынында да, экономиканың инновациялық әлеуметтік бағдарланған дамуын қамтамасыз ету, мемлекеттің географиялық ерекшеліктерін оның бәсекелестік артықшылығына айналдыру теміржол көлігімен тасымалданатын мүліктің сақталу мәселелерін шешуге байланысты.

Осылайша, теміржол көлігіндегі ұрлықты әртүрлі тұрғыдан қарастыру осы жұмыстың мақсаттарына сәйкес, өйткені мұндай қылмыстық құқық бұзушылықтармен күрес тиімділігін арттыру үшін қажетті қылмыстық құқық бұзушылықтың осы түрін жасаудың криминологиялық ерекшеліктерін анықтау маңызды болып табылады.

С.М. Рахметовтың пікірінше: «2014 жылдан бастап ҚК қолдану тәжірибесі қылмыстық теріс қылықтар институтын пайдалана отырып, оның алдын алудағы рөлінің артуына алып келген жоқ. Осыған байланысты қазіргі

уақытта қылмыстық теріс қылықтар институтын еліміздің заңнамасынан алып тастау үшін жеткілікті негіз бар деп ойлаймын. Сондықтан Қазақстан Республикасының заңнамасынан, бірінші кезекте Қылмыстық кодекстен қылмыстық теріс қылықтар институты алынып тасталуы керек. Қылмыстық теріс қылықтарға қатысты құқық бұзушылықтар, олардың қоғамдық қауіптілік белгісінің болуына немесе болмауына байланысты ауырлығы аз қылмыстық құқық бұзушылықтарға немесе әкімшілік құқық бұзушылықтарға жатқызылуы тиіс.» екендігін айтып кетту керек.

Параграфтың соңында келесі тұжырымдарды тұжырымдаймыз:

Жалпы теміржол көлігі жолаушылар мен жүктерді тасымалдауды жүзеге асыратын байланыс түрі болып табылады. Ол әртүрлі шаруашылық салаларымен бірігіп, өндіріс процесін қалыптастырады. Сондықтан оның үздіксіз жұмысы ел экономикасының қалыптасуының маңызды шарттарының бірі болып табылады.

Теміржол көлігінің қызметтері – «тасымалдау, яғни жолаушылар мен жүктердің кеңістіктік қозғалысы. Бұл көліктің негізгі артықшылықтары жылжымалы құрамның жоғары тасымалдау қабілеті, ұзақ қашықтыққа жаппай жүктерді тасымалдау мүмкіндігі, жүйелілік, елдің түрлі өңірлері арасындағы тұрақты көлік байланыстары, қауіпсіздік пен сенімділік, сондай-ақ жүк тасымалдарының экономикалық жағынан тиімді болып табылады»

Жылжымалы құрамнан жасалған ұрлық қоғамға қауіп тудырады. Мұндай әрекеттер жалпы қылмыстардың ішінде жиі кездеседі. Аталған әрекеттер меншік қатынастарына тікелей және жанама зиян келтіріу мүмкін. Бұдан басқа, тіпті көлік құралдарының қалыпты жұмыс істеуіне және жалпы көлік қозғалысының қауіпсіздігіне қауіп төндірі мүмкін. Теміржол көлігін пайдаланушылар өз мүлкінің қауіпсіздігі мен сақталуының кешенін талап етеді. Бұл қауіпсіздік тек тасымалдау кезінде ғана емес, тиеу, сақтау, жөнелту сияқты барлық сатыларында болуы тиіс.

Сондықтан осындай теріс әрекеттермен күрес тек құқық қорғау органдарының ғана емес, сонымен қатар теміржол кешенінде қызмет ететін тұлғаларының де міндетіне кіруі қажет. Сонымен бірге, осы санаттағы қылмыстық құқық бұзушылық түрінің алдын алуға бағытталған криминологиялық сипаттағы сараланған шараларды әзірлейтін нақты ғылыми негіз қажет.

1.2 Теміржол көлігіндегі ұрлықтардың қылмыстық-құқықтық сипаттамасы

Ұрлықтың жалпы сипаттамасын аша отырып, теміржол көлігіндегі ұрлықты қылмыстық-құқықтық реттеудің шетелдік тәжірибесін де қарастырған жөн. Халықаралық тәжірибе теміржол көлігіндегі ұрлықпен күресудің кешенді тәсілінің маңыздылығын көрсетеді. Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымының

ерекшеліктерін ескере отырып, заңнаманы жетілдіру, ведомстволық бақылауды дамыту және заманауи цифрлық шешімдерді енгізу өзекті болып көрінеді.

Тәуелсіз Мемлекеттер Достастығы (бұдан – әрі ТМД) елдеріндегі теміржол көлігіндегі ұрлық мүлікке қол сұғумен, қозғалыс қауіпсіздігін және логистикалық тұрақтылықты бұзумен байланысты өзекті проблема болып табылады. Қылмыстық заңнамадағы ортақ белгілерге қарамастан, өңірдің әрбір мемлекеті осы қылмыстарды саралауға және реттеуге өз көзқарастарын енгізеді.

Ресей Федерациясының Қылмыстық кодексінде (бұдан – әрі РФ ҚК) 158 бабы ұрлықты мүлікті жасырын ұрлау деп анықтайды. Жеке белгі — көлік құралына кіріп ұрлық жасау— баптың 2-бөлігінде тікелей көрсетілген. Осылайша, вагонға не қоймаға кіру болған кезде теміржол көлігіндегі ұрлық 158 баптың 2 бөлігі немесе 3 бөлігі бойынша сараланады. Профессор В. Л. Стручковтың пікірінше, бұл тәсіл қоғамдық қауіптілік дәрежесін тиімді ажыратуға және инфрақұрылымдық осалдық жағдайында жасалған қылмыстар үшін жауапкершілікті күшейтуге мүмкіндік береді [6].

Өзбекстан Республикасының қылмыстық кодексіне (бұдан – әрі ӨР ҚК) (169 бап) сәйкес ұрлық бөтеннің мүлкін жасырын ұрлау ретінде анықталады. Сот практикасында орыс тіліне ұқсас саралау белгілері, соның ішінде көлік құралына немесе қоймаға ену ескеріледі. Бұл ретте Өзбекстанда көлік полициясының жеке бөлімшесі бар, бұл теміржолдағы құқық бұзушылықтарды қадағалауды күшейтеді [7].

Сондай-ақ, Қырғыз Республикасының қылмыстық кодексі (бұдан – әрі ҚР ҚК) ұрлық үшін жазаны қарастырады (200 бап), оның ішінде саралау белгілері: ену, адамдар тобы, үлкен зиян. 2021 жылы көлік инфрақұрылымы объектілерінде жасалған қылмыстар үшін жауапкершілік күшейтілді [8].

ҚК 205 бабы ұрлық үшін жауапкершілікті реттейді. Заң шығарушы жазаны қатаңдату үшін қосымша негіздер енгізеді-соның ішінде пойыздарда немесе вокзалдарда қылмыс жасау. Қылмыстық кодекстің түсініктемелерінде "теміржол көлігін ұрлау тәуекелдің жоғарылауымен және қоғамдық қауіпсіздікке әсерімен байланысты" делінген.

Қырғызстан Министрлер кабинеті төрағасының бірінші орынбасары А. Касымалиев: «Қырғызстан арқылы жүк тасымалының өсуі жағдайында қылмыстық-құқықтық шараларды күшейту және көлік дәліздерін қорғауды жаңғырту қажет» деп атап өтті [9].

Армения Республикасының қылмыстық кодексі (бұдан – әрі АР ҚК) (177 бап) және Тәжікстан Республикасының қылмыстық кодексі (бұдан – әрі ТР ҚК) (244 бап) ҚР ҚК ұқсас нормаларды қамтиды. Екі елде де теміржол көлігі объектілерінде бейнебақылаудың жеткіліксіздігі және күзет бөлімшелерінің техникалық жарақтандырылуының нашарлығы байқалады [10; 11].

Осылайша, салыстырмалы талдау көрсеткендей, ТМД елдерінің көпшілігі теміржол ұрлығын саралау белгілерін ескере отырып, жалпы ұрлықтың бір түрі ретінде анықтайды. Сонымен қатар, мұндай қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу және ашу жөніндегі күш-жігер көлік полициясы

мен техникалық инфрақұрылымның дамуына тікелей байланысты. Қазақстан Республикасы үшін көлікте қылмыстық құқық бұзушылық жасауға байланысты саралау белгісін енгізу мүмкіндігін, сондай-ақ теміржол тасымалдарын қорғаудың құқықтық және ұйымдастырушылық тетіктерін жаңғыртуды қарастыру маңызды. Соңғы онжылдықта Қазақстан экономикасына қауіп төндіретін негізгі көздердің бірі жолаушылар және жүк тасымалы кезінде туындайтын меншік саласындағы қоғамдық қатынастарға қол сұғатын қылмыстық құқық бұзушылықтар болып табылады. Атап айтқанда, істердің бұл санатына теміржол көлігінде жасалған ұрлықтар жатады.

Көлік жүйесі дәстүрлі түрде ең үлкен қылмыстық осалдық саласы болып табылады және теміржол көлігімен тасымалданатын объектілерге қылмыстық қол сұғушылыққа ұшырайды.

Темір жол көлігінде жасалған ұрлыққа қарсы күрестің қазіргі заманғы проблемалары жыл сайын әр түрлі және әр түрлі сипатқа ие болып келеді, өзгеріп отырады, осыған байланысты ғылыми және практикалық салаларда ерекше қызығушылық тудыратыны сөзсіз.

Алайда, теміржол көлігінде ұрлықтың сипаты туралы әрдайым нақты түсінік бола бермейді. Автордың пікірінше, бұл ереже теміржол көлігіндегі ұрлыққа қарсы күресті ұйымдастыру мен жүзеге асыру тәсілдерінің жеткіліксіз дамуымен түсіндіріледі [12].

Жыл сайын теміржол көлігі объектілерінен ұрлау салдарынан тасымалдау процесіне қатысушылар шеккен шығындар жылына миллиардтаған теңгемен есептеледі. Сонымен қатар, материалдық құндылықтардың жоғалуы белгілі бір экономикалық және өндірістік байланыстардың бұзылуына әкеледі.

Ұрлық-бұл мүлікке қарсы қылмыстық құқық бұзушылықтардың белгілі бір тобын қамтитын жалпы жалпыланған ұғым. Бұл қылмыстық құқық бұзушылықтардың барлығында бірқатар объективті және субъективті белгілер бар.

Теміржол көлігі объектілерінде жасалған ұрлықтар өндірістік қызметтің басқа салаларындағы ұрлыққа ұқсас белгілерге ие, бірақ олардың өзіндік ерекшеліктері бар, олар ұрлықтың осы түріне ғана тән бірқатар ерекшеліктерге ие. Мұндай ерекшеліктер көлік кешенінің жұмыс істеу жағдайларымен, сондай-ақ осындай әрекеттерді жасайтын адамдардың әлеуметтік-экономикалық өмір сүру жағдайларымен анықталады.

Бірінші кезекте теміржол көлігі объектілерінде жасалған ұрлықтар, аталған іс-әрекет субъектісінің мүлікке ену тәсілдері, осы қылмыстық құқық бұзушылықтар жасалатын ауқыт бойынша басқа ұрлықтардан ерекшеленеді. Бұл жағдай көлік инфрақұрылымының ерекшеліктеріне байланысты болып табылады. Ұрлықтар көбінесе станция, порт, платформа және тағы сол сияқты объектілерде көбінесе қараңғы кезде орын алады.

Теміржол көлігі объектілерінде жасалатын ұрлықтың міндетті белгісі — қол сұғушылық нысаны ретінде мүлік. Ұрлықтың мәні тек мүлік бола алады, яғни белгілі бір адамның меншігіндегі заттар мен басқа да материалдық

құндылықтардың жиынтығы. Мүлік барлық жағдайда кінәлі үшін бөтен болып табылады.

Айта кету керек, теміржол көлігі объектілерінде жасалған ұрлықтың мәні материалдық құндылықтарды беру үшін пайдаланылатын құжаттар болып табылмайды (мысалы, жүкқұжаттар, түбіртектер және мүлікті алуға құқық беретін басқа құжаттар, өйткені олар өздері материалдық құндылықты білдірмейді). Мұндай құжаттарды олар бойынша басқа біреудің мүлкін алу мақсатында заңсыз иемдену дайындық ретінде саралануы тиіс.

Теміржол көлігі объектілерінде ұрлық жасаудың айрықша ерекшелігі көлік объектілерінің функционалдық ерекшеліктеріне сүйене отырып, ұрлық үй-жайдан немесе өзге де қоймадан жасалуы мүмкін.

Темір жол көлігі объектілерінде бір мезгілде иеленгені үшін дербес қылмыстық жауаптылық белгіленген мүліктер мен заттарды (құжаттар, есірткі құралдары, психотроптық заттар, қару-жарақ, ерекше құндылығы бар заттар) жасырын алып қою арқылы жасалған ұрлықтарды саралау кезінде қылмыстық құқық бұзушылықтардың жиынтығы бойынша саралау туралы мәселені шешу үшін кінәлінің ниетінің бағыты мен сипатын ескеру қажет, оның мүлікті алып қойғаннан кейінгі әрекеттері.

Теміржол көлігі объектілерінде жасалған ұрлықтар, әдетте, қылмыстық құқық бұзушылыққа дайындық кезеңін қамтиды. Көлікте оқытылмаған Ұрлық қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттің осы санатына тән емес.

Саралау кезіндегі аяқталу сәтіне ерекше көңіл аудару қажет.

Ол субъектінің бөтеннің мүлкін немесе оған құқықты ұрлау екенін нақты түсіну керек [13].

Қылмыстық заңнамада теміржол көлігі объектілерінде жасалған ұрлық үшін жауапкершілік меншік қатынастарына қол сұғудың қандай тәсілмен жасалатынына байланысты сараланады.

Осылайша, теміржол көлігі объектілерінде жасалатын ұрлықтар деп теміржол объектілерінде пайдакүнемдік мақсатта жасалған сақтаудағы немесе меншіктегі көлік инфрақұрылымын заңсыз алып қою және (немесе) оны кінәлінің немесе басқа адамдардың пайдасына көлік жүйесіне, оның меншік иелеріне немесе өзге де заңды иелеріне материалдық залал келтірген айналым деп түсіну керек мүлік.

Теміржол көлігі объектілерінде ұрлықтың осы түрін жасаудың себептері мен шарттары көлік жүйесінің жұмыс істеу ерекшелігіне байланысты және мыналардан тұрады: жолаушылар мен багаждың жоғары тасымалдау коэффициенті, тасымалданатын материалдық құндылықтардың үлкен көлемі (ақша, техника, құжаттар және басқа да құнды мүлік), жолаушылар мен багаждың кеңістіктегі және уақыттағы қозғалыс динамикасы және жоғары жасалған қылмыстық құқық бұзушылықтардың кідірісі.

Заң ғылымында теміржол вагонының купесінен, атап айтқанда жолаушылардың жеке мүлкінен ұрлау саралаудың дұрыстығы туралы мәселе талқылануда.

Теміржол көлігін ерекше деп атауға болады, оның мақсаты мен функционалдығы оның маңыздылығы мен бірегейлігін анықтайтын ерекше сипаттамаларға ие. Бұл көліктің осы түріндегі қылмыстық құқық бұзушылық іс-әрекеттің ерекшелігін және оның алдын-алу ерекшеліктерін анықтайтын өзіндік ерекшеліктері бар ел экономикасының ең ірі саласы.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағы міндетті және міндетті емес элементтерден тұрады.

Бірінші топқа - әрекет (әрекет немесе әрекетсіздік), әлеуметтік қауіпті салдарлар және әрекет пен салдар арасындағы тергеу-себеп байланысы, объективті Тараптың факультативтік элементтеріне қылмыстық құқық бұзушылық жасалған уақыт, әдіс, орын және т. б. жатады.

Заң ортасында келесідей пікірлер орын алған «теміржол көлігіндегі ұрлықтың ерекшелігі қылмыстық құқық бұзушылықтың объективті жағының көрсетілген мазмұнын және осы элементтердің қатаң анықталған үйлесімін анықтайды.

Ұрлық әрекетінің әлеуметтік мәні көбінесе оның өзінен тыс орналасқан жағдайлармен айқындалады және нақты қалыптасқан ахуалға байланысты өзгеріп отырады.

Теміржол көлігі саласындағы ұрлықтың объективтік жағы – бұл құқық бұзушылықтың сыртқы сипаттамасы болып табылады және оның әрбір құрамдас бөлігі жалпы құқықтық заңдылықтарға бағына отырып, тұтастай алғанда бірыңғай процесті құрайды. Осы тұрғыда, бір жағынан, ұрлық – бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың объектісіне тікелей бағытталған әрекет болып табылады және ол қоғамдық қатынастарға, атап айтқанда, меншік қатынастарына залалды ықпал ету арқылы қылмыстық-құқықтық маңызы бар қатынастарды бұзуға алып келетін бастапқы рөлін атқарады.

Екінші жағынан, қылмыстық қолсұғушылық нәтижесінде бұзылатын осы қоғамдық қатынастарға келтірілетін залал – құқық бұзушының әрекеті салдарынан объектінің жай-күйінде пайда болатын теріс өзгерістердің көрінісі. Мұндай өзгерістер қылмыстық құқық бұзушылықтың қоғамдық қауіптілігінің дәлелі болып табылады және оның құқықтық салдары – зиянның туындауына негіз болатын себептік байланыстардың бастауы ретінде бағаланады.

В.Н. Кудрявцевтің пікірінше, «қылмыстық әрекет — бұл барлық әрекеттер емес, бұл оның объективті жағы да емес. Қылмыстық құқық бұзушылықтың объективті жағы — бұл заңмен қорғалатын қоғамдық қатынастарға қоғамға қауіпті, құқыққа қарсы қол сұғу процесі. Бұл жағдайда бұл процесс қылмыстық құқық бұзушылықтың сыртқы жағын қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттен басталатын және зиянды салдардың басталуымен аяқталаты оқиғалар мен құбылыстардың дәйекті дамуы тұрғысынан қарастырады» [14, 11 б.].

Белсенді әрекеттердің нәтижесінде жасалатын кез-келген қылмыстық құқық бұзушылық қылмыстық заңмен қорғалатын объектіге қоғамдық қауіпті қол сұғудың сыртқы әрекетін құрайтын қозғалыстардың жиынтығымен

сипатталатындықтан, демек, іс-әрекеттің басталуы қозғалыс қылмыстық бағытқа тән белгілерге ие болатын сәт болып табылады.

В.Н. Кудрявцев: «әрекеттің объективті жағы уақыт пен кеңістікте дамитын процесс деп болжайды, онда объективті сипатқа ие және табиғаттың барлық процестері мен құбылыстарына таралатын механикалық, физикалық және басқа заңдылықтар пайда болады, бұл заңдылықтар қылмыстық құқық бұзушылықтың барлық нақты құрамдарында көрінеді деп санайды» [14, 12 б.].

Сондықтан оның пікірінше: «қылмыстық құқықтағы негізгі ережелердің бірі-қылмыстық жауапкершіліктің негізі қоғамға қарсы қасиеттерде емес, әлеуметтік қауіпті әрекетте көрінеді» [14, 13 б.].

Е. В. Рогованың пікірінше: «Теміржол көлігінде ұрлық жасаған кезде қылмыстық құқық бұзушылық субъектісіне ұрланған мүлікке қатысты ешқандай өкілеттік берілмейді. Кінәлінің заңсыз әрекеттерінің нәтижесінде титулдық иесінің еркіне қайшы, мүлікті өтеусіз алып қою орын алады. Осы мүлікке билік ету, басқару, жеткізу немесе сақтау бойынша өкілеттігі жоқ адамның мүлікті іс жүзінде алып қоюы, тіпті осы субъект өзіне тапсырылған жұмысқа байланысты қол жеткізген жағдайларда да ұрлық ретінде сараланады» [3, 12 б.].

Осылайша, біз қылмыстық құқық бұзушылық субъектісін ерікті және белсенді нысандарында көрсетілген әрекеттерінің нәтижесінде ғана ұрлық жасалуы мүмкін және нәтижесінде құқық бұзушының заңсыз әрекеттері нәтижесінде меншік иесінің мүліктік саласына зиян келеді деген қорытындыға келеміз.

Теміржол көлігінде орын алатын ұрлықтың әртүрлі нысандарын салыстыра отырып, құқық қорғау тәжірибесінде қылмыстық құқық бұзушылықтың бір түрінен екіншісіне ауысу («өршу») жағдайлары жиі кездесетініне назар аудару қажет. Мәселен, бастапқыда жымқыру ниетімен жасалған әрекет кейіннен ашық түрде жасалған тонауға немесе қарақшылық шабуылға ұласуы мүмкін.

Бұл құбылыс қылмыстық мінез-құлықтың эскалациясын білдіреді, яғни құқық бұзушы тұлғаның ниеті мен әрекеттері белгілі бір жағдайларда күшейіп, қоғамдық қауіптілігі жоғары басқа қылмыс түріне алып келеді. Мұндай жағдайларда әрекеттің саралануы, қылмыстық ниеттің қалыптасу кезеңдері мен оның дамуы қылмыстық-құқықтық баға беруде маңызды мәнге ие болады.

Бұл фактілер бастапқыда жасырын ұрлықтан жасалған қылмыстық құқық бұзушылық ашық болған жағдайда, мүлік иесі қылмыстық құқық бұзушылықты жасаған тұлғаны іс-әрекетін анықтайтындығына байланысты орын алады, ал ол өз кезегінде өзінің заңсыз әрекетінің жариялылығын түсініп, ашық әрекет етуді жалғастырады немесе зорлық-зомбылықты сол мақсаттарда қолданады.

Сондықтан теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағын талдай отырып, осы қылмыстық құқық бұзушылықты жасаған адамның мінез-құлқындағы іс-әрекеттердің түрлерін, атап айтқанда, ҚР ҚК 3 бабының 17)

тармағында қамтылған басқа біреудің мүлкін кінәлінің пайдасына айналдыруды қарастыру қажет.

Біріншіден бөтеннің мүлкін алып қоюға тоқталайық. Бұл бас тартуды, мүліктің бір бөлігін меншік иесінен немесе оның иелігіндегі адамнан алып қоюды білдіреді.

Егер мүлік бұрын жоғалған, бас тартылған, яғни меншік иесінің иелігінен заңда көзделген жолмен шығарылған болса, онда мұндай мүлікті иемдену қылмыстық құқық бұзушылықтың (ұрлықтың) құрамын тудырмайды.

Азаматтық-құқықтық салдарлар белгілі бір жағдайларда ғана орын алуы мүмкін, мысалы, мүлікті табу ережелерінің бұзылуымен байланысты. Темір жол көлігінде жасалған ұрлық нәтижесінде мүлік заңды иесінің меншігінен шығып, бөтен мүліктен оқшауланады, бұл өз кезегінде меншік иесінің оған иелік ету, пайдалану және билік жүргізу мүмкіндігін шектейді.

Іс жүзінде мүлікті алып қою бөтен адамның меншігінен оны алу әрекетімен тығыз байланысты. Бұл ретте, Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 3-бабы 17) тармақшасына сәйкес: «ұрлық деп – мүлікті алып қою кінәлінің немесе үшінші тұлғалардың пайдасына иемдену ниетімен жүзеге асырылатын әрекет танылады».

Бұл Ресей Федерациясы ҚК-нің 158-бабында «алып қою және айналым» формуласы арқылы көрініс тапқан. Ұрлық жасаған тұлға мүлікті жеке меншігіндей иеленіп, оны пайдалана отырып пайда көреді, осылайша меншік иесінің мүліктік саласына елеулі зиян келтіреді. Мұндай жағдайларда қылмыс иемдену немесе жымқыру жолымен жүзеге асырылады, себебі алып қою барысында мүлік кінәлінің нақты иелігінде болған. Бұл ерекшеліктер, әдетте, темір жол көлігінде орын алатын мүліктік қылмыстық құқық бұзушылықтарға тән емес.

Ұрлықтың объективтік жағының міндетті белгілерінің бірі ретінде мүлікті алудың заңсыздығы мен өтеусіздігі танылады. Бұл – кінәлінің әрекеттері құқықтық нормаларды бұзу арқылы жүзеге асырылғанын, сондай-ақ оның заңды меншік иесі болмағанын және мүлікті алып қоюға, оны өз немесе үшінші тұлғалардың пайдасына айналдыруға құқығы болмағанын білдіреді. Егер адам мүлікті алуға заңды негізге ие болып, бірақ оны алу тәртібін бұзған жағдайда, ұрлық құрамының болмауы туралы қорытынды жасауға негіз бар.

Мүлікті алып қоюдың өтеусіз сипаты меншік иесінің ұрланған зат үшін өтемақы алмауынан көрінеді. Ұрлық нәтижесінде мүлік үшін ақшалай немесе басқа балама түрде өтем жасалмайды. Сонымен қатар, сот тәжірибесінде өтемақы еңбек, қызмет көрсету, ақша немесе өзге мүлік нысанындағы баламалы құн ретінде қарастырыла бастады. Ұрлық салдарынан меншік иесі немесе басқа заңды иенің мүліктік мүдделеріне келтірілген зиян – бұл аталған қылмыстың объективтік жағының айқындаушы белгілерінің бірі.

Ұрлық нәтижесінде келтірілген залал меншік иесінің нақты мүлкінің азаюынан көрінеді, оның мөлшері ұрланған мүліктің нарықтық бағасы арқылы

анықталады. Қылмыстық заңнамада ұрлық үшін жауапкершілік келтірілген залалдың қандай да бір төменгі шегіне тәуелсіз.

Алайда, егер ұрланған адамның құны шамалы болса және кінәлінің ниеті мүлікті күштеп алып қою тәсіліне бағытталмаса, онда мұндай әрекеттер елеусіздігіне байланысты қылмыстық құқық бұзушылық болып табылмайтынын есте ұстаған жөн.

Бұдан әрі теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағы міндетті белгі ретінде мүліктің меншік иесіне немесе өзге де иесіне нақты мүліктік залал келтіру түріндегі қоғамдық қауіпті әрекет пен туындаған салдарлар арасындағы себепті байланысты қамтиды.

Сондықтан ғылыми жұмыс барысында келесі тұжырымға келеміз: «осы саладағы ұрлық оның зиянды салдарлары басталған сәттен бастап аяқталған деп есептеледі, яғни ұрлықтың құрылымы материалдық құрамға тән. Бұдан басқа, теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағы міндетті белгілермен қатар, қылмыстың жасалған уақытын, орнын, әдісін, құралдарын және басқа да қылмыс жасауға қолданылған тәсілдерді сипаттайтын қосымша факторлармен ерекшеленеді. Жолаушылар тасымалы кезінде теміржол көлігінде қылмыстар көбінесе жасырын түрде жасалады».

Теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағын зерттей отырып, қылмыстың қауіптілігін нақты жағдайларға байланысты қарастыру маңызды: қылмыс жасалған уақыт, орын, объектінің қорғау деңгейі, ұрлықтың жасалу кезеңі және тағы басқа факторлар қылмысты жасау процесін жеңілдетіп немесе керісінше қиындатуы мүмкін.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағының барлық элементтері бір-бірімен тығыз байланыста болады, бұл кінәлінің қылмыстық әрекетінің толық «технологиясын» айқындайды.

Бұл ерекшеліктерді зерттеу тек үлкен теориялық мәнге ие емес, сонымен қатар ұрлықтың алдын-алу және тергеу және қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғаның жеке басын зерттеу, осы санаттағы қылмыстық құқық бұзушылықтарды талдау және болжау және алдын-алу шаралары жүйесін жетілдіру бойынша тәжірибешілерге көмектеседі. Мәселен, мысалы, теміржол көлігінде ұрлық жасау орны объективті Тараптың өте серпінді және маңызды элементі болып табылады, өйткені қылмыстық құқық бұзушылық қол сұғушылық саласының, мүлікке тиесілі кәсіпорындар мен ұйымдардың жұмыс жағдайларының, оны қорғау әдістерінің өзгеруімен тек тәсілдер ғана емес, сонымен бірге қылмыстық құқық бұзушылық жасау географиясы (орындары) да өзгереді.

Алынған мәліметтер, мысалы, теміржол көлігіндегі ұрлық негізінен теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан еніп кеткендігін көрсетеді.

Теміржол көлігінде ұрлық жасау уақыты да практикалық қызығушылық тудырады. Бұл деректер олардың белгілі бір уақыт аралықтарында (сағаттар, аптаның күндері және т.б. таралуын, демек, олардың уақыт қарқындылығын бағалауға мүмкіндік береді.

Темір жол көлігінде қылмыстық-құқықтық реттеу тұрғысынан жасалатын ұрлықтың негізгі нысандарының бірыңғай түрлік объектісі (меншігі) болады.

Субъективті жағы (тікелей ниет түріндегі кінә) және теміржол көлігіндегі ұрлықтың жалпы субъектісі де біртұтас.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтың объективті жағы қылмыстық құқық бұзушылықтардың орын алу жағдайларын, уақытын, орнын, қолданылған тәсілдер мен құралдарды сипаттайды. Бұл жағдайлар теміржол көлігінде ұрлықтың нақты криминологиялық сипаттамаларын қамтиды және қылмыстық-құқықтық тұрғыдан маңызды болып табылады. Мұндай мәліметтер іс-әрекеттің қоғамдық қауіптілігін дұрыс бағалауға, сондай-ақ кінәлілердің жауапкершілігін саралау мен дараландыруға әсер етіп, олардың жазалануын қамтамасыз етеді.

Бұл тұрғыда теміржол көлігінде ұрлық жасалатын нақты жағдайлардың типологиялық белгілерін зерделеуге және талдауға, жағдайлар мен мұндай әрекеттердің себептерінің өзара байланысын талдауға ерекше орын беріледі, бұл, әрине, мұндай қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу, алдын алу және ашу бойынша профилактикалық іс-әрекеттің құралдары мен әдістерін жетілдіруге баға жетпес көмек көрсетеді.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтың кең таралған түрлерінің бірі – ұсақ-түйек жымқыру. 2014 жылы ҚР ҚК-ге сәйкес, ұсақ ұрлық үшін қылмыстық жауапкершілік енгізілген.

Ұсақ-түйек жымқырудың қоғамдық қауіптілігі мынада: кінәлі адамның басқа адамның мүлкін тартып алуы нәтижесінде тек меншік иесіне ғана емес, сол мүлікке құқығы бар басқа тұлғаларға да материалдық зиян келтіріледі.

Ұсақ-түйек жымқырудың объектісі – меншік.

ҚР АҚ «меншік құқығын қорғау арқылы, меншік иесінен мүлікті алып қою немесе басқа тәсілдермен бұзылуы мүмкін екендігін растайды» (15-тарау «Меншік құқығын және өзге де заттық құқықтарды қорғау») [16].

Ұсақ-түйек жымқырудың объективті жағы әрекеттерден көрініс табады. Бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың негізгі және ерекше белгісі болып табылады, себебі ұрлықтың нақты түрлерін жасаумен байланысты.

Өртүрлі ғалымдардың пікірінше: «Қылмыстық құқық теориясында «ұрлау» термині көбінесе екі мағынада қолданылады. Біріншіден, бұл барлық ұрлық түрлерін сипаттайтын заңды категория ретінде қолданылса, екіншіден, мүлікке қарсы жасалатын қылмыстық құқық бұзушылықтың нақты тәсілі ретінде көрінеді».

Қазіргі уақытта «жымқыру» ұғымы ҚР ҚК 3-бабының 17) тармағында былайша анықталған: «Жымқыру – бұл бөтен мүлікті өзімшіл мақсатпен, заңсыз және өтеусіз алып қою және (немесе) оны айналымға салу арқылы меншік иесіне немесе басқа адамға зиян келтіретін қылмыстық әрекет».

Әйгілі ғалымдар ұсақ ұрлық бойынша келесі пікір білдіреді «Ұрлықтың басқа түрлерінен ұсақ ұрлықтың негізгі ерекшелігі – ұрланған мүліктің құнының аздығы, яғни оның шамалы мөлшері.

ҚР ҚК 3-бабының 10) тармағында он айлық есептік көрсеткіштен аспайтын ұйымға тиесілі мүлік немесе екі айлық есептік көрсеткіштен аспайтын жеке тұлғаға тиесілі мүлік «елеусіз» деп есептеледі.

Бұл жағдайда жымқыруға қатысты материалдық залалдың көлемі ұрлықтан, мал ұрлығынан, сеніп тапсырылған бөтен мүлікті иемденуден немесе ысырап етуден, алаяқтықтан ұсақ жымқыруға дейін саралауға мүмкіндік береді.

Осылайша, мүліктің құны қылмыстық құқық бұзушылықтың қоғамдық қауіптілік дәрежесін, жазаны және ұрлықтың деңгейін анықтауда маңызды критерий ретінде қызмет етеді».

ҚР Жоғарғы Сотының 2003 жылғы 11 шілдедегі № 8 «Бөтеннің мүлкін заңсыз иемдену жөніндегі істер бойынша сот тәжірибесі туралы» нормативтік қаулысының 15-тармағының 6-абзацында: «қылмыстық құқық бұзушылық объектісіне айналған мүліктің құнын айқындау кезінде меншік иесінің оны сатып алу мән-жайларына қарай, Қылмыстық құқық бұзушылық жасалған кезде қолданыста болған, тиісті тұлғалармен расталған бөлшек, нарықтық немесе комиссиялық бағалардан негізге алу керек құжаттармен. Баға болмаған және ұрланған заттың мөлшері туралы дау туындаған кезде мүліктің құны сарапшының немесе маманның қорытындысы негізінде айқындалады [17].

Ұрланған мүліктің мөлшері оның құнына сүйене отырып және ұрланған мүліктің орнына ұрлықты жасыру мақсатында кінәлі адамға басқа да аз құнды мүлік ұсынылған жағдайларда анықталады. Бұл ретте ұрланғанның орнына ұсынылған мүліктің құны залалдың мөлшерін айқындау кезінде ескерілуі мүмкін» [18, 66 б.].

Ұсақ-түйек жымқыру тергеу органдарының тиісті сараптама тағайындамауы салдарынан сот үкімін қайта қарау мүмкіндігін туындатады. Субъективті тұрғыдан ұсақ-түйек жымқыру тікелей ниетпен және өзімшіл мақсатпен жүзеге асады. Кінәлі адам өзінің әрекетінің қоғамдық қауіптілігін түсінеді, оның салдарының туындауын немесе сөзсіз болуын болжайды, әрі оларды қалауы бойынша күтеді. Яғни, кінәлі адам жасырын түрде, ешқандай құқықсыз, бөтен мүлікті тартып алу арқылы меншік иесіне материалдық зиян келтіреді, өзіне немесе үшінші тұлғаларға заңсыз пайда алуды көздейді.

Ұсақ-түйек жымқырудың субъектісі 16 жасқа толған есі дұрыс адам болып табылады. Оның аяқталу сәтін белгілеу, қылмыстық іс жүргізу тәжірибесінде ҚР ҚК 6-тарауына сәйкес шешіледі. Ұрлық, алаяқтық, иемдену немесе жымқыру тәрізді қылмыстық құқық бұзушылықтар материалдық сипатта болады, кінәлі адам мүмкіндікті алған кезде, ұрланған мүлікті өз қалауы бойынша әрекет ететін жағдайда саналады.

Сонымен қатар, ұсақ ұрлық жасауға оқталғаны үшін қылмыстық жауаптылық көзделмейді. Қазақстан Республикасының Қылмыстық іс жүргізу заңнамасына сәйкес, егер тұлға ұрланған мүлікті иеленіп, оған билік жүргізу мүмкіндігіне ие болмаса, онда оның әрекеті қылмыстық құқық бұзушылықты ақырына дейін жеткізбеген деп танылады. Осыған байланысты мұндай жағдайларда қылмыстық жауаптылыққа тарту негізсіз болып табылады.

Теміржол көлігі саласында жасалатын ұсақ көлемдегі жымқыру фактілері бойынша қылмыстық құқық бұзушылықтың аяқталған-аяқталмағанын анықтау үшін тұлғаның мүлікке билік ету мүмкіндігі бар-жоғын нақтылау аса маңызды. Мысалы, егер жолсерік ұрланған мүлікті теміржол көлігінің аумағынан тыс жерге алып шықса, бұл жағдайда ұрлық аяқталған деп есептеледі. Ал тазалықшы ұрланған мүлікті вокзал аумағынан тыс аймаққа шығарған кезде, оның әрекеті де аяқталған қылмыстық құқық бұзушылық ретінде бағаланады. Бұл жағдай олардың лауазымдық міндеттеріне байланысты айқындалады, себебі тазалықшы, мысалы, заттарды вокзалдағы қоймаға тапсыру құқығына ие болуы мүмкін.

Соған қарамастан, нақты жағдайларда жолсерік те, тазалықшы да белгілі бір объективті себептермен мүлікке нақты иелік ете алмауы мүмкін. Мұндай кезде олардың әрекеттері тек ұрлық жасауға оқталу ретінде сараланады, бірақ құқық бұзушылықты соңына дейін жеткізбеу салдарынан қылмыстық жауаптылыққа тартылмайды.

Заң саласының ғалымдарының пікірінше: «Қастандық институтын ұсақ-түйек жымқыруға қолдануды орынды деп санамаймыз, себебі олардың зияны минималды емес, бірақ заңның беделіне нұқсан келтіреді. Осыған байланысты, біз ҚР ҚК-нің қылмыстық теріс қылықтар бойынша қастандық жасау институтын ӘҚБтК-ға қайта енгізуді ұсынамыз, бұл ұрлық, алаяқтық, иемдену немесе жымқыру тәрізді қылмыстық құқық бұзушылықтарды болдырмауға және әкімшілік жауапкершілікті аяқталған құқық бұзушылық үшін де, оны жасауға қастандық жасағаны үшін де қолдануға мүмкіндік береді» [20, 134 б.].

Әділдік үшін, ҚР ҚК-ден қылмыстық теріс қылықтарды ӘҚБтК-ге ауыстыру мәселесі отандық ғалымдар тарапынан бірнеше рет көтерілгенін атап өту қажет. С.М. Рахметовтың пікірінше: «2014 жылдан бастап ҚК қолдану тәжірибесі оның қылмыстық теріс қылықтар институтын пайдалана отырып, оның алдын алу рөлінің артуына алып келген жоқ. Осыған байланысты қазіргі уақытта қылмыстық теріс қылықтар институтын еліміздің заңнамасынан алып тастау үшін жеткілікті негіз бар деп ойлаймын. Сондықтан Қазақстан Республикасының заңнамасынан, бірінші кезекте Қылмыстық кодекстен және қылмыстық кодекстен қылмыстық теріс қылықтар институты алынып тасталуы керек. Қылмыстық теріс қылықтарға қатысты құқық бұзушылықтар, олардың қоғамдық қауіптілік белгісінің болуына немесе болмауына байланысты ауырлығы аз қылмыстық құқық бұзушылықтарға немесе әкімшілік құқық бұзушылықтарға жатқызылуы тиіс.» [19].

Профессор И. Ш. Борчашвили өз кезегінде «құқық қолдану практикасы көрсеткендей, қылмыстық теріс қылықтарды енгізу – ойластырылмаған, асығыс шешім, өйткені құқықтық институттарды ғылыми және криминологиялық пысықтаусыз, құқықтық салдарларды болжаусыз, Қазақстан заңнамасының ерекшеліктерін есепке алмай, шетелдік заңнамадан механикалық көшіру жүзеге асырылды. Бұл құқықтық жауапкершілікті саралаудың қалыптасқан жүйесінің күрделенуіне, ҚК көлемінің ұлғаюына әкелді; әкімшілік құқық бұзушылық пен

қылмыстық теріс қылық арасындағы шекараны өте аморфты етті. Осылайша, қазақстандық құқық жүйесінің екі саласы: ҚК және ӘҚБтК құқықтық реттеу пәндері араласып кетті.» [20, 134 б.].

Саралау кезінде сұрақ туғызатын тағы бір мәселе - ұсақ ұрлық пен ұрлықтың жиынтығы мен қайталануын анықтау. Осы белгілердің әртүрлі токтары осы санаттағы көптеген істердің тоқтатылуына ықпал етеді.

Ұрлықтың жалпы сипаттамасын аша отырып, теміржол көлігіндегі ұрлықты қылмыстық-құқықтық реттеудің шетелдік тәжірибесін де қарастырған жөн. Халықаралық тәжірибе теміржол көлігіндегі ұрлықпен күресудің кешенді тәсілінің маңыздылығын көрсетеді. Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымының ерекшеліктерін ескере отырып, заңнаманы жетілдіру, ведомстволық бақылауды дамыту және заманауи цифрлық шешімдерді енгізу өзекті болып көрінеді.

ҚР ҚК-нің 12-бабының 1-бөлігіне сәйкес, қылмыс (ҚР ҚК 188-бабы) пен қылмыстық теріс қылық (ҚР ҚК 187-бабы) бір-бірінен құқықтық сипаттамасы мен қоғамдық қауіптілік деңгейі бойынша ерекшеленіп, бірін-бірі қайталамайды. Егер жымқыру әрекеттері әртүрлі эпизодтарда жасалып, бірінде мүлік аз мөлшерде, ал екіншісінде едәуір мөлшерде ұрланған болса, онда мұндай әрекеттер ҚК 187 және 188-баптарының жиынтығы бойынша саралануға жатады.

Ұсақ жымқыру адамдар тобының қатысуымен немесе басқа да ауырлататын мән-жайлармен жасалған жағдайда, егер бұл әрекеттер бірнеше мәрте қайталанса, онда олар Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 187-бабының 1-бөлігіне сәйкес сараланады.

Егер кінәлі тұлға бастапқыда ірі мөлшердегі мүлікті жымқыру ниетімен әрекет етіп, бірақ объективті себептерге байланысты бұл ниетін толық жүзеге асыра алмай, нақты ұрланған мүлік аз мөлшерде болса, онда мұндай іс-әрекет Қазақстан Республикасы Қылмыстық кодексінің 24-бабының 3-бөлігіне сәйкес ұрлыққа оқталу ретінде, ал диспозициясы ҚР ҚК 188-бабы бойынша сараланады.

Осыған байланысты ұсақ жымқыру әрекеттерінің құқықтық дұрыс саралануы қылмыстық жауапкершілік шараларын әділ қолдануға ықпал етіп, кінәлі тұлғаға қатысты жаза мен әлеуметтік әділеттіліктің жүзеге асырылуына тікелей әсер етеді.

2 Теміржол көлігіндегі ұрлықтың криминологиялық сипаттамасы

2.1 Темір жол көлігінде ұрлық жасайтын адамдардың сипаттамасы

Қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу саласындағы теориялық және практикалық шаралардың тиімділігін арттыру үшін ең алдымен құқық бұзушылық субъектісінің жеке басына кешенді талдау жүргізу қажет. Себебі тұлға – қылмыстық мінез-құлықты тудыратын және оны жүзеге асыруға ықпал ететін әлеуметтік, психологиялық және құқықтық факторлардың негізгі тасымалдаушысы.

Жеке тұлғаның мінез-құлқына әсер ететін моралдық-этикалық ұстанымдар, әлеуметтік ортамен өзара әрекеттесу ерекшеліктері, құқықтық сауаттылығы мен өмірлік тәжірибесі – қылмыстық әрекеттерге бару немесе одан бас тарту шешіміне тікелей ықпал етеді. Осыған байланысты, тұлғаның ішкі дүниесін, оның қылмыстық мінез-құлыққа бейімділігін, әлеуметтік бейімделу деңгейін және құқықтық санасын зерттеу – құқық бұзушылықтың себептерін терең ұғынуға мүмкіндік береді.

Басқаша айтқанда, қылмыстық құқық бұзушылық субъектісінің жеке басы – қылмыстық мінез-құлық механизмі мен оны іске асыру процесінің ядросы болып табылады. Мұндай тәсіл профилактикалық шараларды тек жалпы сипатта емес, нақты тұлғалық-бағытталған негізде әзірлеуге жол ашады. Бұл өз кезегінде қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алуға бағытталған кешенді саясаттың тиімділігін арттырады және әлеуметтік әділеттілікті қамтамасыз етеді.

Әйгілі ғалымдар келесі ұстанымды келтіреді: «Қылмыстық құқық бұзушылық жасаған адамның жеке басын зерттеу тек әлеуметтік қатынастарды талдауды ескере отырып мүмкін болады, өйткені жеке тұлға әлеуметтік қатынастардың сипатымен байланысты жеке, ерекше және айрықша болады. Бүгінгі таңда қылмыстық құқық бұзушылық субъектісінің жеке басын зерттеу мен жіктеуде бірнеше тәсілдер бар. Ғалымдардың пікірінше, субъектінің жеке басын әлеуметтік-демографиялық, әлеуметтік-рөлдік және әлеуметтік-психологиялық сипаттамалар арқылы зерттеу ең тиімді әдіс болып табылады. Бұл тәсіл зерттеуде теміржол көлігінде жылжымалы құрамнан жүк ұрлаған қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғаның жеке басын сипаттауда қолданылады» [21].

Осы зерттеудің таным объектісі – «қылмыстық құқық бұзушылықтардың белгілі бір тобын бұзатын, белгілі бір қылмыстық іс-әрекеттерді жүзеге асыратын тұлға, яғни шартты түрде «ұрлаушының жеке басы» деп аталатын тұлға» [20, 134 б.].

Жүк ұрлығын жасайтын тұлғаларды жынысы бойынша жіктеуде белгілі бір ерекшеліктер байқалады. А. И. Долгова «әйелдер мен ерлердің әлеуметтік функциялары мен мінез-құлық принциптерінің белгілі бір жынысқа тән екенін

атап өтті (мысалы, әйелдер ерлерге қарағанда зорлық-зомбылыққа қатысу белсенділігімен ерекшеленеді)» [22, 36 б.].

Осы ойды жалғастырып, ол: «Теміржол көлігіндегі жүктерді ұрлаған тұлғаларды зерттеу барысында 95,8%-ы ер адамдар екенін, ал тек 4,2%-ы әйелдер екенін анықтадық. Бұл жағдай теміржол көлігінің нақты қызметіне байланысты, себебі жүк пен жылжымалы құрамды тікелей өңдеуге көбінесе ер адамдар қатысады. Сонымен қатар, жылжымалы құрамнан ұрлық жасау жүкке қол жеткізу үшін жоғары физикалық дайындықты талап етеді. Әйелдерге тән қылмыстар арасында иемдену және жымқыру, алаяқтық, экономикалық бағыттағы қылмыстық құқық бұзушылықтар, мысалы, құжаттарды қолдан жасау және тасымалдау жүкқұжаттарын өзгерту сияқты әрекеттер кездеседі» [22, 37 б.].

2022–2024 жылдар аралығында теміржол арқылы тасымалданатын жүктерді ұрлау фактілері бойынша тіркелген кәмелетке толмағандар арасында әйел жынысты тұлғалар анықталмаған. Бұл жағдай, бір жағынан, ұрлық жасау барысында қолданылатын техникалық құралдар мен көлік объектілері (локомотивтер, вагондар және т.б.) әйелдер үшін физикалық және кәсіби қызығушылық тұрғысынан аз тартымды болуымен түсіндіріледі.

Қылмыстық құқық бұзушылық жасаушы тұлғалардың әлеуметтік-демографиялық сипаттамаларының ішінде жастық фактор ерекше маңызға ие. Өйткені, адамның жасы оның мінез-құлық моделіне, тәуекелге бару деңгейіне және құқыққа қайшы әрекеттерді жүзеге асыру тәсілдеріне тікелей ықпал етеді.

Теміржол жүк мүлкін жымқыруға қатысқан адамдардың жасына жүргізілген талдау нәтижесі келесі бөліністі көрсетеді: құқық бұзушылардың ең белсенді санаты — 18 бен 30 жас аралығындағы тұлғалар, олардың үлесі жалпы қылмыскерлердің 59%-ын құрайды. Яғни, әрбір екінші құқық бұзушы дәл осы жастағы азаматтардан тұрады. 30 бен 45 жас аралығындағы тұлғалардың үлесі 18,5%-ды құраса, 45 пен 55 жас аралығындағылардың үлесі — 15,5%. Ал 55 жастан асқан құқық бұзушылардың үлесі небары 7%-ды ғана құраған.

Аталған деректер негізінде келесі тұжырым жасауға болады: жүк ұрлығы секілді қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасаған адамдардың жартысынан көбі — жас азаматтар. Бұл құқық бұзушылық түрі жас тұлғаларға көбірек тән, себебі оны жүзеге асыру үшін айтарлықтай дене күші, уақыт шығыны және қауіп-қатерге бейімделу қажет. Егде жастағы тұлғалар, әдетте, импульсивтік әрекеттен гөрі алдын ала ойластырылған және сақ қимылдайтын мінез-құлық үлгісін ұстанады, бұл олардың мұндай құқық бұзушылықтарға қатысу ықтималдығын төмендетеді.

Осылайша, қылмыстық құқық бұзушылық жасаған адамдардың жартысынан көбі 18 бен 30 жас аралығында болды. Жас критерийлерін талдау қылмыстық құқық бұзушылықтың бұл түрі жас тұлғаларға көбірек тән деген қорытынды жасауға мүмкіндік береді, өйткені оларды жасау өте көп уақытты қажет етеді, өмір мен денсаулыққа белгілі бір қауіп-қатерлермен байланысты. Егде жастағы адамдардың заңсыз мінез-құлқы аз импульсивті, ойластырылған.

Қазақстан зерттелетін учаскесінің аумағында теміржол көлігі объектілерінде қылмыстық құқық бұзушылық жасаған кәмелетке толмағандардың жас ерекшеліктерін зерттеу олардың үлесі 2009 жылы – 5,3; 2010 жылы – 5,0; 2011 жылы – 4,8; 2012 жылы – 5,1; 2013 жылы болғанын анықтауға мүмкіндік берді. – 5,8; 2014 жылы – 3,8; 2015 жылы – 3,5; 2016 жылы – 3,3; 2017 жылы – 2,9 %. Әдетте, кәмелетке толмағандар теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүк пойыздарының аралықтарда және шағын теміржол станцияларында тұрақтары кезінде жүктерді ұрлау сияқты қылмыстық құқық бұзушылықтар жасайды.

Кәмелетке толмаған К. кәмелетке толмаған Г.-ны кешкі уақытта Ақкөл станцияларының аралықтарында жүк пойызының құрамына кіретін контейнерден ұрлық жасауға көндірді. К. Мен Г. жасырын түрде екі ұялы телефон мен камераны ұрлап кетті, олар кейіннен тұрмыстық техниканы сатып алуға тапсырылды, ал түскен қаражат жеке қажеттіліктерге жұмсалды.

Құқықтық статистика мәліметтері бойынша: «кәмелетке толмағандар үшін қылмыстық құқық бұзушылық жасау кезінде топтарға бірігу тән. Жасөспірімдер қатысқан қылмыстық құқық бұзушылықтардың 60,7 % – ы тек кәмелетке толмағандарды қамтитын топтардың құрамында, 39,3% - ы ересектердің қатысуымен жасалған. Тән-мұндай топтар көп жағдайда өте көп және төрт – бес адамнан тұрады, сирек-екі-үш адамнан тұрады. Кейбір жағдайларда жүктерді ұрлау пайда табу үшін емес, өзін-өзі растау мақсатында жасалады» [20, 133-135 б.].

Е. кәмелетке толмағандармен бірге Б., К., П., Д., адамдар тобы алдын-ала сөз байласып, жүк пойызының станциядағы ұзақ тұрағын пайдаланды. сұрыптау, теміржол платформасына көтеріліп, металды кесу үшін әкелінген темір араны пайдаланып, контейнер есігінің жабылуын қамтамасыз ететін құлыптау пломбалау құрылғысын қайта кесіп тастады, содан кейін олар қолда бар болтты кілттермен бұрап алды көрсетілген контейнердің есігін қосымша жабуды қамтамасыз ететін гайкамен. Контейнердің есіктерін ашып, олар заңсыз кіріп, «Логистик» ЖШҚ-ның меншігі болып табылатын тұрмыстық техниканы жасырын ұрлап кетті. Барлығы 503 840 теңгеге мүлік тәркіленді.

Қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерін сипаттаудың маңызды құрамдас бөлігі олардың білім деңгейі туралы ақпарат болып табылады. Жеке тұлғаның білім деңгейі неғұрлым жоғары болса, оның қоғамға қарсы көзқарастарын, дағдыларын және қылмыстық мінез-құлқын дамыту ықтималдығы соғұрлым аз болады [23, 29 б.].

Теміржол көлігінде жылжымалы құрамнан жүк ұрлығын жасайтын адамдарға қатысты да осындай үрдіс байқалады.

Зерттеу нәтижелерімізде келесі тұжырымға келдік: «аталған топтың 9,2%-ы тек бастауыш білімге ие екені анықталды. Басым көпшілігі орта білімді – 71,8%; арнайы орта білім алғандар – 10,5%; аяқталмаған жоғары білім – 4,7%; ал жоғары білім – 3,8% құрады. Бұл көрсеткіштер теміржол жүктерін ұрлаған

тұлғалардың көбінің білім деңгейі төмен екенін және олар негізінен теміржол инфрақұрылымындағы төменгі лауазымдарда жұмыс істейтінін көрсетеді.

Жүк тасымалдау барысында орын алатын жымқыру фактілеріне теміржол саласында еңбек ететін кейбір қызметкерлердің кәсіби қызметі шеңберінде қатысуы байқалады. Бұл ретте жүк ұрлығына қатысы бар қызметтік лауазым иелерінің үлестік көрсеткіштері келесідей бөлінеді: техникалық және коммерциялық байқау (ТКБ) бөлімінің қызметкерлері – 35,3%; жол шеберлері – 17,5%; локомотив бригадасының мүшелері – 16,8%; поездардың қозғалысын реттейтін қызметкерлер – 13,1%; СПВО (сигнализация, байланыс және орталықтандыру құралдары қызметі) өкілдері – 6,2%; өзге де теміржол саласының қызметкерлері – 1,9%.

Жүк мүлкін жымқыру әрекеттері, негізінен, жүктің техникалық байқаудан өтуі және өңделуі кезінде жүзеге асады. Бұл жағдайлар жүктерді қабылдау-жөнелту және сұрыптау станцияларында жиі тіркеледі, себебі дәл осы кезеңдерде жүк тиелген вагондарға қол жеткізу мүмкіндігі арта түседі. Аталған факторлар құқық бұзушы тұлғалар үшін оңтайлы жағдайлар туғызады және қылмыстық ниетті іске асыруға қолайлы орта қалыптастырады.

Қылмыстық құқық бұзушылықтың жасалу орындары арасында контейнерлік алаң мен жүк ауласы тасымалдаушылар мен қабылдау-тапсырғыштар үшін – 15% – жиі кездеседі, ал пойыз бригадалары үшін (машинистер мен көмекшілері) – 5% аралық теміржол станциялары мен разъездерде орын алады.

Кәмелетке толмаған қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің көпшілігі өздерінің білім деңгейінде құрдастарынан артта қалады. Қылмыстық құқық бұзушылық жасаған жастардың болашақ жоспарлары, білім алуға немесе кәсіп алуға деген ұмтылысы жиі болмайды, оқуға деген қызығушылықтың жоғалуы байқалады, ал оқытудың әлеуметтік мотивациясы әлсіреген сайын жасөспірім бос уақытын мақсатсыз, тәртіпсіз өткізуге тырысады, бұл көбінесе оқу процесінде білімді игеру қиындықтарының пайда болуымен және мінез-құлық нормаларының бұзылуымен байланысты [24, 34 б.].

Профессор И. Ш. Борчашвили өз кезегінде «құқық қолдану практикасы көрсеткендей, қылмыстық теріс қылықтарды енгізу – ойластырылмаған, асығыс шешім, өйткені құқықтық институттарды ғылыми және криминологиялық пысықтаусыз, құқықтық салдарларды болжаусыз, Қазақстан заңнамасының ерекшеліктерін есепке алмай, шетелдік заңнамадан механикалық көшіру жүзеге асырылды. Бұл құқықтық жауапкершілікті саралаудың қалыптасқан жүйесінің күрделенуіне, ҚК көлемінің ұлғаюына әкелді; әкімшілік құқық бұзушылық пен қылмыстық теріс қылық арасындағы шекараны өте аморфты етті. Осылайша, қазақстандық құқық жүйесінің екі саласы: ҚК және ӘҚБтК құқықтық реттеу пәндері араласып кетті.» [20, 134 б.].

Статистикалық деректерге жүгінсек, теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүк мүлкін жымқырған тұлғалардың отбасылық жағдайына жүргізілген талдау нәтижесінде олардың 57%-ының өз отбасыларымен бірге

тұрмайтындығы анықталған. Бұл көрсеткішті жас ерекшеліктерімен байланыстыруға болады, себебі құқық бұзушылардың басым бөлігі — 18 бен 30 жас аралығындағы тұлғалар, ал олардың едәуір бөлігі некеге тұрмаған немесе отбасын құрмаған жастар санатына жатады.

Кәмелетке толмаған құқық бұзушылардың жеке басын талдауда толық емес отбасында тәрбиелену фактісі жиі тіркеледі. Дегенмен, бұл фактор қылмыстық мінез-құлықтың қалыптасуына тікелей және шешуші әсер ететін бірден-бір себеп ретінде қарастырылмайды. Алайда мұндай отбасыларда тәрбиеленетін балалардың әлеуметтік бақылаудың жеткіліксіздігі, ата-аналық бақылаудың әлсіздігі және жағымсыз әлеуметтік орта сияқты факторлардың ықпалында қалуы мүмкіндігі жоғары. Бұл жағдайлар тұлғаның девиантты мінез-құлыққа бейімділігін арттырады.

Сондай-ақ, жүк ұрлығына қатысатын құқық бұзушылардың көпшілігінің (шамамен 80%-ы) теміржол инфрақұрылымына жақын орналасқан елді мекендерде тұратыны анықталған. Тек 20%-ға жуығы ғана теміржолдан едәуір қашықтықта орналасқан қала немесе ауыл тұрғындары болып табылады. Қылмыстық құқық бұзушылар жүк ұрлығы жасалған сәттен кейін оқиға орнын тез арада тастап кетуге ұмтылатындықтан, көлік объектілеріне жақын орналасқан аумақтарда тұратын тұлғалардың мұндай әрекеттерге бару ықтималдығы жоғарырақ болады.

Елдің көптеген аймақтарында теміржол табысы төмен немесе тұрақты жұмыс орны жоқ адамдар үшін өмір сүрудің жалғыз көзі болып табылады [25, 29 б.].

Теміржол маңында орналасқан ауылдар мен елді мекендердің тұрғындары жылжымалы құрамнан жүк ұрлауды жиі жасайды. Ғалымдардың пікірінше: «... бұл фактіні, әрине, жүктерді ұрлаған адамдарды анықтау және қылмыстық құқық бұзушылықтардың осы санаты бойынша профилактикалық жұмыстар жүргізу барысында назарға алу қажет. Қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің жеке басын қарастырғанда, олардың кейбір криминологиялық ерекшеліктеріне сүйеніп, екі негізгі топты бөлуге болады: «1. Теміржол көлігі жүйесінің қызметкерлері; 2. Теміржол көлігі кәсіпорындарында жұмыс істемейтін адамдар» [26, 44 б.].

Қарастырылған қылмыстардың негізгі бөлігін көлік қызметкерлері жасайды — 70,5%, себебі олар жүкті өңдеудің тәртібіне толық таныс және осы саладағы барлық кемшіліктерді тиімді пайдаланады, ал тек 29,5% қылмыс теміржол инфрақұрылымымен тікелей байланысы жоқ тұлғаларға тиесілі.

Теміржол қызметкерлерінің кәсіби міндеттерін орындау барысында, жүктерге еркін қол жеткізу оларды қылмыстық құқық бұзушылық жасауға, атап айтқанда, жүктерді ұрлауға итермелейді, бұл әрекеттер көбінесе тәуліктің кез келген уақытында жүзеге асырылады. Аталған санаттағы тұлғаларға қылмыстық құқық бұзушылықты алдын ала жоспарлау тән емес. Олар, әдетте, туындаған қолайлы жағдайларды пайдалана отырып әрекет етеді. Мұндай

мүмкіндіктер көбінесе техникалық немесе коммерциялық байқау барысында, сондай-ақ тиеу және түсіру жұмыстары кезінде туындайды.

Бұл тұлғалар қылмыстық ниетті жүзеге асыру үшін арнайы дайындық шараларын жүргізбейді. Олардың әрекеті көбінесе сәтті мүмкіндікті күтумен шектеледі. Құқық бұзушылықты жүзеге асыру үшін тек қауіпсіз деп бағаланған орынды және ең ыңғайлы уақытты таңдау жеткілікті болады. Бұл мінез-құлық моделі олардың әрекеттерінің импульсивті әрі жағдайға байланысты екенін көрсетеді.

Теміржол көлігі қызметкерлері көбінесе жылжымалы құрамның ақауларын немесе кемшіліктерін, мысалы, жабық люктерді, саңылауларды, есіктердегі бос орындарды, өз пайдасына қолдана отырып, ұрлыққа баруға бейім. Сонымен қатар, олар қылмысты ізсіз қалдыруға тырысады, бұл үшін әртүрлі әдістер мен құралдар, мысалы, жаңа құлыптау құрылғыларын орнату қолданылады.

Тергеу практикасына сүйенсек, ұрланған жүктер көбінесе көлік қызметкерлерінің жұмыс орындарына жақын жерлерде, сондай-ақ қызметтік бөлмелерде, бос вагондарда жасырылған.

Сот тәжірибесін талдай отырып, теміржол қызметкерлерінің арасында ұрлық жасағандардың басым көпшілігі бұрын сотталмағанын анықтадық (78%), бірақ әр бесінші тұлға бұрын бірнеше рет жүк ұрлап, қылмыстық жауапкершілікке тартылған. Бұрын ұрлық үшін бір рет сотталғандардың үлесі 11,5%, екі рет сотталғандардың үлесі 8,5%, үш рет немесе одан да көп – 2%.

Ұрлық ашылмай ұзақ уақыт бойы жалғасып, жүктерді ұрлау көп эпизодты сипат алған адамдар саны айтарлықтай болды.

Қылмыстық істерді және басқа материалдарды зерттегенде келесідей заңдылық байқалады: «теміржол кешенінің қызметкерлері көбінесе топ құрамында жүк ұрлайды деп қорытынды жасауға болады. Қылмыстық топтар әдетте бір ауысымда құрылады және белгілі бір қылмыстық тәжірибе алғаннан кейін, кейіннен жеке өздері ұрлық жасайды».

Теміржол көлігі қызметкерлерінің қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің көпшілігінің жұмыс өтілі 1 айдан 5 жылға дейін болғанын атап өткен жөн.

Теміржол көлігі объектілерінде жұмыс істемейтін адамдардың жүктерді ұрлауы 29,5%-ды құрайды. Бұл топтың ішінде жұмыс істемейтін және тұрақты табысы жоқ адамдар (25,7%), ауыл шаруашылығы қызметкерлері (18,8%), муниципалды кәсіпорындардың қызметкерлері (17,5%), құрылысшылар (15,9%) және басқа да санаттар бар.

Теміржол қызметкерлері арасындағы ұрлық жасауға негізінен бұрын сотталған тұлғалар тартылғаны анықталды. Олар өз бетінше ұрлық жасауды жөн көреді, алайда топтық әдіс қолданатын болса да, әдетте бұрын сотталған адамдар арасында серіктестер іздейді.

Осы тақырыпты терең зерттеген ғалымдар ойынша: «... жалпы, жылжымалы құрамнан ұрланған заттар әртүрлі тауарлар болғанымен,

қылмыстық істерді талдай отырып, ұрлық жасаған тұлғалар мен ұрланған мүлік арасында белгілі бір байланыс бар екенін байқауға болады. Мәселен, теміржол көлігі қызметкерлерінің арасынан қылмыстық құқық бұзушылық субъектілері (жүк тиеушілер, қабылдау-тапсырғыштар) көбінесе әртүрлі көлемді тұрмыстық техниканы, азық-түлік тауарларын, автокөлікке ұсақ қосалқы бөлшектерді ұрлап әкетеді, оларды алып тастау және алып қою басқаларға көрінбейді» [29].

Сонымен қатар, «субъектілердің бұл санаты үшін тауарлық-материалдық құндылықтардан басқа, олар металл сынықтарын қабылдау пункттеріне кейіннен сату мақсатында көлік объектілерінде металдарды ұрлау жағдайлары жиі кездеседі. Белгілі бір тұрғылықты жері жоқ адамдар, әлеуметтік емес өмір салтын ұстанатын жұмыссыздар көбінесе тамақ, киім, аяқ киім, алкоголь және темекі өнімдерін ұрлайды. Жасөспірімдер сонымен қатар шарап пен арақ өнімдерін ұрлаумен сипатталады, бірақ олар көбінесе оңай шығарылатын заттарды ұрлайды» [21].

Кейбір авторлардың пікірінше: «Әлеуметтік-рөлдік түрі бойынша жылжымалы құрамнан жүк ұрлайтындар көбінесе әлеуметтік байланыстардың бұзылуымен сипатталады. Қарастырылып отырған субъектілердің өмір салты, әдетте, қолайсыз ойын-сауық түрінде көрінеді, еңбек ұжымдарынан шеттету анық. Сонымен, теміржол кешенінің жұмысшыларының ішінен көптеген қылмыстық құқық бұзушылық жасайтын тұлғалар жүк тиеушілер, қабылдаушылар, вагондарды жөндеушілер ретінде жұмыс істеді, олардың қызметіне тәртіп пен тәртіптің қатаң талаптары аз дәрежеде қойылды, оларды басшылық аз бақылайды» [27].

Сонымен қатар, сауалнамалық мәліметтерге сүйенсек, аталған санаттағы адамдардың жұмыс өтілі көп жағдайда 1 жылдан аспады және мұндай қызметкерлердің 38% - дан астамында жұмыс уақытында бірнеше рет сабаққа келмегені және спирттік ішімдіктер ішкені үшін тәртіптік жаза қолданылды.

Зерттеу теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүк ұрлығын жасайтындардың басым бөлігінің жеке басының тұрақты қоғамға қарсы бағдарының болуы туралы айтуға негіз береді. Адамдардың бұл санаты қылмыстық мінез-құлыққа бейімделумен, оған дайындықпен сипатталады.

Жоғарыда аталғандардан келіп шыққан қорытынды бойынша, қылмыстық құқық бұзушылық жасаушылар құқықтық бағынышты азаматтардан сенімді түрде ерекшеленеді. Бұл зерттеу теміржол көлігі объектілерінде жүктерді ұрлаған тұлғалардың тауарлық-материалдық құндылықтар, азық-түлік, киім-кешек, спирттік ішімдіктер және басқа да қажеттіліктерін қанағаттандыру мақсатында ұрлық жасайтынын көрсетті.

Ол туралы кейбір зерттеушілер келесі пікір қалдырған: «Қылмыстық құқық бұзушылық субъектілерінің жеке ерекшеліктерін зерттеу оларды басқа тұлғалардан ерекшелендіретін белгілі бір типологияны анықтауға мүмкіндік береді. Криминологтар типологияның тек ең жиі кездесетін жағдайларды ғана емес, сондай-ақ жеке дамудың заңдылықтары мен маңызды сипаттамаларын зерттейді» [27].

Бұл зерттеуде қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғалардың түрлерін сипаттау үшін А.И. Долгованың жеке басының типологиясы қолданылды, оған сәйкес теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүк ұрлайтын адамдардың ерекшеліктерін сипаттауға болады [22, 112 б.].

Жүктерді ұрлайтын тұлғаларды криминогендік, ситуациялық криминогендік және ситуациялық деп үшке бөлуге болады.

Қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғалардың дәйекті криминогендік түріне жататын адамдар (17,1%) ең үлкен қоғамдық қауіп төндіреді, себебі олар жасаған қылмыстық құқық бұзушылықтардың кәсіби және жүйелі түрде жүзеге асатыны байқалады. Бұл типтегі адамдардың жүктерді ұрлауы тұрақты түрде орын алады. Әдетте, олар өздері жағдайлар туғызып, ұрлық жасау үшін қажетті жағдайларды жасайды. Сонымен қатар, олар ұрлық жасайтын тұрақты топтардың қалыптасуына ықпал етеді, себебі ұзақ уақыт бойы вагондар мен контейнерлерден ұрлық жасау, тиеу-түсіру жұмыстарын орындау кезінде теміржол станциясының аумағында ұрланған материалдық құндылықтарды сақтау үшін жасырын орындар құруды, ұрланған жүктерді алып кету жолдарын іздеуді және оларды әрі қарай сату процесін ұйымдастыруды қамтиды.

Жүктерді ұрлауға мамандандырылған қатысушылардың құрамы көбінесе тұрақты болып табылады, өйткені ол тығыз субъективті байланыс негізінде жиналады. Мұндай адамдар қылмыстық құқық бұзушылық жасаған кезде немесе бұрын еш жерде жұмыс істемеген немесе теміржол көлігі кәсіпорындарының қызметкерлері болған. Олар ұрлыққа алдын-ала дайындалып, оларды жасау үшін орындарды, құралдар мен құрылғыларды таңдады. Бұл адамдар қылмыстық "инфекцияның" жоғары дәрежесіне ие, қылмыстарды оңай жасайды [28, 73 б.].

Ұрлық жасау процесінде оларды жүзеге асыруды жеңілдету үшін ең көп сұранысқа ие заттар мен құндылықтар ұрланады. Мұның бәрі олардың қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттерінің дайындығы мен кеңдігін көрсетеді.

Әдетте, осы типтегі субъектілердің жеке мүдделері басым болады, сондықтан олардың қылмыстық құқық бұзушылық жасауының себептері-жұмыссыздыққа байланысты (33%), жақындарына материалдық көмек көрсетуге (20%) байланысты «оңай жолмен» кіріс алуға деген ұмтылыс.

Сауалнамалар кезінде қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғалар өздерінің әрекеттеріне өкінбейтінін және кейіннен ұрлықты қайта жасауға бейім екенін айтты. Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлау әрекеттерінің басым бөлігін, яғни 32,1%-ын ситуациялық криминогендік топқа жататын адамдар жасайды. Бұл типтегі тұлғалар әдетте ұрлыққа алдын ала дайындық жүргізбейді. Ұрлықтың уақыты, орны мен тәсілі тек қылмысты жасаудан бұрын таңдалады, сирек жағдайларда ғана дайындық жасалады, мысалы, контейнерлерді бұзу үшін құралдар таңдау, ұрланған жүкті жасыру және сату әдістерін анықтау. Мұндай адамдар теріс микроортаның әсерінен

теріс сипаттамаларға ие болады, және алдын ала тергеу кезінде өздерінің ұрлық жасағанын мойындады.

Статистика бойынша: «Бұл топтағы тұлғалар көбінесе теміржол көлігінің жұмыс істейтін қызметкерлері, клиенттік ұйымдардың өкілдері немесе жұмыссыздар болып табылады. Теміржол көлігі қызметкерлері көбінесе жұмыс ауысымы кезінде және түнгі уақытта (19:00 мен 04:00 аралығында), станциялар мен аралықтардың нашар бақылауында болған кезде ұрлық жасайды, бұл олардың жүк орналасқан жеріне оңай енуіне мүмкіндік береді. Бұл негізінен контейнер алаңдары мен коммерциялық қызмет көрсету қызметкерлері, локомотив депосының қызметкерлері болды» [21].

Ситуациялық криминогендік типтегі адамдар моральдық нормаларды бұзумен, білім мен мәдени деңгейдің төмендігімен сипатталады. Бұл топтағы адамдардың 38%-ы ұрлық жасаған кезде мас күйінде болған. Сонымен қатар, жұмыс уақытында және күнделікті өмірде алкоголь ішімдіктерін жиі пайдалану байқалады. Бұл тұлғалардың жартысы тұрғылықты жері мен жұмыс орны бойынша теріс сипатталды. Жүктерді ұрлаудың басты себептері материалдық жағдайды түзетуге (38%) және спирттік ішімдіктерді (27%) сатып алуға деген ұмтылыс болды.

Ситуациялық типтегі қылмыстық құқық бұзушылық жасаушылардың үлесі 50,8% құрайды. Әдетте, олар белгілі бір жағдайлар әсерінен ұрлық жасайды. Бұл жағдайлар өздігінен туындап, бастапқыда криминогендік сипатқа ие болмауы мүмкін. Көбінесе бұл тұлғалар: «қарама-қайшы орталарда қалыптасады: еңбек ұжымындағы жағымсыз құбылыстар (өндірісті дұрыс ұйымдастырмау, кадрлардың ауысуы, маскүнемдік, сабаққа келмеу және т.б.) немесе бос уақытты өткізу саласындағы кемшіліктер (маргиналды топтардың теріс әсері, қоғамға жат мінез-құлық үлгілерінің таралуы). Осылайша, олар қылмыстық жағдайға тап болып, жүкті ұрлауға барады. Бұл қылмыстық құқық бұзушылықтар көбінесе бір жағдайдың әсерінен жасалады, ал ұрлық, ұрланған материалдық құндылықтарды жылжыту және жасыру әрекеттері өздігінен орын алады. Ситуациялық қылмыстық құқық бұзушылық субъектілері көбінесе тек бір рет немесе сирек екі рет ұрлық жасайды» [29].

Бұл тұлғалар қылмыстық құқық бұзушылықты жалғыз өзі немесе топта жасай алады. Алайда, ұрлықтан кейін топтар жиі ыдырайды, себебі олардың арасындағы үйлесімділік деңгейі өте әлсіз. Ұрлықтың себебі көбінесе жұмыссыздық (26%), отбасын асырай алмау (13%) немесе тұрмыстық қажеттіліктерден (4%) туындаған материалдық жағдайды түзетуге деген ұмтылыс болып табылады».

Көбінесе бұл топтың субъектілері өте жағымды сипатталады. Бұл әрекетте олар өкінуге бейім, олар кінәні толығымен мойындайды.

Жоғарыда айтылғандарды қорытындылай келе, жылжымалы құрам тасымалдайтын жүктерге қылмыстық қол сұғушылықтардың алдын алуға бағытталған профилактикалық шараларды әзірлеу кезінде ситуациялық

криминогендік және ситуациялық типтегі адамдарға ерекше назар аудару керек, өйткені олар қылмыстық құқық бұзушылықтардың негізгі бөлігін жасайды.

Сонымен, жүргізілген талдау жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлау кезінде аталған іс-әрекетті жасаған тұлғаларға өзімшілдік мотиві тән екенін көрсетті.

Субъектінің жеке басын егжей-тегжейлі және дәйекті түрде зерттеу оның жеке қасиеттерін, мүдделерін, ұмтылыстарын жүйелі түрде анықтау және бағалау үшін қажет. Қылмыстық құқық бұзушылық субъектісінің жеке басы туралы әртүрлі ақпараттың жиынтығы – бұл жүктерге қылмыстық қол сұғушылықпен күресте ақпараттық базаның бір түрі. Сонымен қатар, бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын-алу құралдарын субъектінің жеке басының негізгі әсер ету объектісі ретіндегі ерекшеліктеріне баса назар аудару арқылы мүмкін болады.

Параграфтың соңында біз келесіні қорытындылап тұжырымдаймыз:

1. Теміржол көлігі арқылы тасымалданатын бөтен мүлікті жасырын түрде иеленуге бағытталған құқыққа қайшы әрекеттерді жүзеге асыратын тұлға жүк ұрлығы субъектісі болып табылады. Мұндай тұлға теміржол инфрақұрылымының жұмыс тәртібін, жылжымалы құрамның техникалық құрылымын жақсы меңгерген, кәсіби дағдылары мен нақты тәжірибесі бар адам ретінде сипатталады.

2. Теміржол саласындағы жүк ұрлығын жасайтын тұлғалардың басым бөлігі — 18 бен 30 жас аралығындағы ер адамдар (жалпы санының 59%), олардың 71,8%-ының орта білімі бар, 57%-ы некеде тұрмайды, ал 80%-ы теміржол объектілеріне жақын орналасқан елді мекендерде тұрады. Кәмелетке толмаған құқық бұзушылардың арасында әйел жынысты тұлғалар тіркелмеген.

3. Зерттеліп отырған қылмыстық құқық бұзушылықтарды жасауға қатысқан тұлғалардың едәуір бөлігі (70,5%) — теміржол көлігі саласында жұмыс істейтін немесе бұған дейін қызмет атқарған адамдар болып табылады.

4. Теміржол мекемелерінде жұмыс істейтін құқық бұзушылық субъектілерінің әрекеттеріне топтық сипат тән, олардың іс-әрекеттері көбіне бірнеше эпизодтан тұратын жүйелі қылмыстық іс-әрекеттермен көрініс табады.

5. Теміржол саласына қатысы жоқ, яғни теміржол кәсіпорындарында жұмыс істемейтін тұлғалар мұнай өнімдерін ұрлау секілді қылмыстық әрекеттерді өте сирек орындайды. Бұл олардың мұндай қылмыстарды жасау тәсілдерін білмеуімен тікелей байланысты.

6. Жүк ұрлығын жүзеге асыратын тұлғаларды келесі қылмыстық типология бойынша жіктеуге болады:

- а) ситуациялық;
- б) ситуациялық криминогендік;
- в) дәйекті криминогендік.

2.2 Теміржол көлігінде ұрлық жасауды анықтайтын факторлар

Ғалымдар пікірінше: «Жалпы қылмыстық құқық бұзушылықты және оның жекелеген түрлерін анықтау мәселесі криминология ғылымындағы басты мәселелердің бірі болып табылады, теориялық және практикалық маңызы бар. Бұл күндері ол әлеуметтік қақтығыстар дәрежесіне жететін экономикалық және әлеуметтік дамудың ең өткір деформацияларынан туындайтындығына байланысты бұрынғыдан да өзекті бола түсуде» [31, 247 б.].

Ал кейбір зерттеушілер қылмыстық мінез-құлықтың себептері мен жағдайларын анықтайды [26, 786–791 б.], ал басқалары қылмыстық мінез-құлықтың детерминанттарын факторларды қолдана отырып, оларды деңгейге бөледі [31, 248 б.].

Жүктерді ұрлаудың алдын алу мен онымен күресу шараларын қарастырған кезде криминологиялық маңызды критерий ретінде ұрлықтың детерминанттарын анықтайтын факторларды зерттеу ерекше орын алады. Бұл факторлар теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктерді ұрлау әрекеттерінің себептері мен жағдайларын тереңірек түсінуге мүмкіндік береді.

Жүктерді ұрлаудың детерминанттарын қарастыру кезінде оларды төрт негізгі топқа бөлуге болады:

1. Әлеуметтік-экономикалық факторлар. Бұл факторлар қылмыстық құқық бұзушылықтардың кең таралуына себепші болады. Жеке тұлғалардың материалдық жағдайы, жұмыссыздық, төменгі табыс деңгейі, әлеуметтік теңсіздік, өмір сүру жағдайларының төмендігі қылмыстық әрекеттерге итермелеуі мүмкін. Осы факторлар адамды моральдық және экономикалық тұрғыда қиындықтарға тап болған кезде ұрлық жасауға мәжбүр етеді. Мысалы, қылмысты жасау ниеті көбінесе материалдық жағдайды жақсарту, борыштарды өтеу немесе қажетті заттарды сатып алу қажеттілігінен туындайды.

2. Құқықтық факторлар. Бұл факторлар заңдардың тиімділігімен, қылмыстық жауапкершілік шараларының болуы және қылмыстық іс жүргізудің жүйесімен байланысты. Заңдардың бұзылуына жол беру немесе қатаң заңдардың болмауы адамдарды қылмысты жасауға итермелеуі мүмкін. Сонымен қатар, құқық қорғау органдарының тиісті бақылау мен қадағалауды дұрыс жүргізбеуі де құқық бұзушыларға қауіпсіздік сезімін тудырып, оларды ұрлық жасауға шабыттандырады.

3. Ұйымдастырушылық-басқарушылық факторлар. Бұл факторларға теміржол көлігінің жұмысын ұйымдастыру, жұмыс тәртібі, қызметкерлердің біліктілігі мен жауапкершілігі кіреді. Егер жұмыс орындарында бақылаудың әлсіздігі, қызметкерлердің қадағаланбауы, жұмыс процесінің дұрыс ұйымдастырылмауы және жауапкершілік бөлінісінің жоқтығы байқалса, қылмыс жасау мүмкіндігі артады. Сонымен қатар, ұрлыққа қатысатын тұлғалар арасында ұйымдасқан топтардың қалыптасуына жағдай жасайды.

4. Техникалық факторлар. Бұл факторлар теміржол көлігінің инфрақұрылымының техникалық жағдайымен, қауіпсіздік жүйелерінің

жұмысымен байланысты. Жүктерді ұрлау техника мен технологияларды тиімді қолданбаудың, қауіпсіздік жүйелерінің әлсіздігі мен үнемі жаңартылмауының нәтижесі болуы мүмкін. Мысалы, бақылау камераларының немесе сигнализация жүйелерінің жоқтығы, теміржол көлігі құрылымдарының нашар қорғалуы ұрлық жасау үшін оңтайлы жағдайлар жасайды.

5. Әлеуметтік-экономикалық факторлар. Зерттеуде әлеуметтік-экономикалық факторлардың ықпалы ерекше назарға алынуы тиіс, себебі олар адамның қылмыстық әрекетке баруына негіз болатын мотивацияны қалыптастырады. Мұндай факторларды ескере отырып, теміржол көлігінде жүктерді ұрлауға қарсы күрес жүргізу тиімдірек болады. Қылмыстың дамуының күшті экономикалық катализаторы жекешелендіру болды, ол өзінің сипаты, қарқыны мен бағыты бойынша криминогендік сипатта болды [32, 47 б.].

Теміржол кешенінің инфрақұрылымына, ең алдымен, осы саланы кезең-кезеңімен құрылымдық реформалау теріс әсер етті, оның барысында теміржол көлігі объектілерінің функционалдық бөлінуі мен жойылуы өзгерді.

Көп жағдайда жүргізілген реформаның нәтижелері көлік объектілерін мемлекеттік реттеу және шаруашылық басқару аппаратында көрініс тапты, бұл «ҚТЖ» ААҚ еншілес және тәуелді қоғамдарының құрылуында көрініс тапты. Осыған байланысты теміржол жүк тасымалы саласында бәсекелестік нарықты дамыту үшін жеткілікті жағдайлар жасалды, яғни жеке жүк жылжымалы құрамының үлесін 100% - ға дейін жеткізу.

Осыған байланысты жүк вагондарының тиеу/түсіру кезінде тоқтап қалу уақыты ұлғайған жағдай қалыптасты. Бұл, ең алдымен, жүк жөнелтушілер мен жүк алушылар тарапынан тасымалдаудың тиімсіз логистикасына байланысты (жылжымалы құрам компанияларымен ұзақ мерзімді келісімшарттардың болмауы және соның салдарынан ұзақ мерзімді жоспарлаудың болмауы, жөнелтімдерді маршруттау деңгейінің төмендеуі). Теміржол аралықтарындағы жылжымалы құрамның ұзақ уақыт тоқтап қалуы тасымалданатын мүлікті ұрлау үшін қолайлы мүмкіндіктер туғызады.

Сонымен қатар, зерттелетін қылмыстық құқық бұзушылық түрінің жоғары деңгейіне әсер ететін теріс факторларға тасымалдаушылар қарыз қаражаттарының қымбаттығына, тасымалдау көлемінің төмендеуіне және олардың маржасының төмендеуіне байланысты жылжымалы жүк паркін жаңартуды тоқтатты.

Мәліметтерге сәйкес, жылжымалы құрамның бос жүрісі бұрын шамамен 10-нан 15% - ға дейін болған. Бүгінгі таңда жылжымалы құрам жеке қолда болғандықтан және оның иесі бұл жүкті осы бағытта тасымалдаудың тиімді немесе тиімсіз екенін таңдайтындықтан, бос жүгіріс 50% жетеді. Бұл жағдай қазіргі таңда оператор компаниялардың пайдаланып отырған жылжымалы құрамының ақаулы екенін және олардың күрделі жөндеуден өтпегенін көрсетеді. Ескірген теміржол көлігі паркін пайдалану жүктерді тасымалдау кезінде ұрлықтың орын алуына себепші болады.

Теміржол көлігінің жұмысындағы осындай кемшіліктер жүк тасымалдаудағы криминогендік жағдайды ушықтырады.

Әр бір ғалымдар: «Сонымен қатар, реформа аясында сұрыптау теміржол станциялары аралық станциялар ретінде өзгерді. Бұрын сұрыптау станцияларында жылжымалы құрамға техникалық қызмет көрсету, ақауларды жою, коммерциялық тексеру жүргізу, жүктерді сұрыптау және тиеу-түсіру жұмыстары атқарылатын. Алайда станциялар аралық классқа өткеннен кейін, тек жүктерді тиеу және түсіру, жүк пойыздарын жөнелту мен өткізу, маневрлік жұмыстарды орындау функциялары қалды. Бұл өзгеріс жұмыс орындарының қысқаруына әкелді, соның нәтижесінде локомотив бригадалары, слесарлар, пойыздарды тексерушілер және жөндеушілер секілді мамандар саны азайды» деген пікірлер білдіруде [23, 30 б.; 27].

Елдегі экономикалық өзгерістер теміржол көлігі саласына да теріс әсерін тигізді. Әсіресе, экономикалық дағдарыс жағдайында қаржылық көрсеткіштер төмендеп, экономикалық ахуал нашарлаған.

Жүктерді ұрлауға себеп болатын негізгі факторлар, басқа да пайдакүнемдік қылмыстар сияқты, өндірістің құлдырауы, жұмыссыздықтың өсуі, қаржы саласындағы теңсіздік, халықтың төлем қабілеттілігінің төмендеуі болып табылады.

Соңғы онжылдықтағы экономикалық қиындықтар елдің аудан орталықтарын қатты әсер етті. Зерттелген теміржол кәсіпорындары да осы жағдайдан тыс қалмады. Реформалардың заңнамалық негізінің болмауы, қоғамдық қатынастарды құқықтық реттеудегі олқылықтар теміржол кешеніндегі жұмысшылардың қысқаруына, қажетті жұмысшылардың пайда болуына әкелді. Провинциялық қалашықтарда тіпті 20 жұмыс орнын жоғалту үлкен мәселе болып саналады.

Сонымен қатар, теміржол кешенінің ұйымдарында қысқартылған жұмыс күні және жалақысы сақталмайтын демалыс қолдану үрдісі байқалады. Бұл шаралар мамандардың жалақысын төмендетуге бағытталған.

Жұмыссыздықтың өсуі, әдетте, адамдар қажетті артықшылықтарды алу үшін жасайтын қылмыстық құқық бұзушылықтардың көбеюіне әкеледі, өйткені жұмыс істеуді тоқтатқаннан кейін адам тұтынуды тоқтата алмайды және ол әлі де өзін және отбасын тамақтандыруы керек.

Теміржол көлігі саласында 2022 жылдан 2024 жылға дейін жүк тасымалы көлемінің айтарлықтай төмендеуі байқалады. Бұл, ең алдымен, енгізілетін санкцияларға байланысты (жүк тасымалы нарығының дамуын анықтайтын негізгі тенденциялар тауарлар импортының көлемін азайту болды.

Бірнеше ғалымдар бұл жайлы келесі ойды келтіруде: «Бұл заң көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етуге байланысты мәселелерді нормативтік құқықтық реттеуді жетілдіруге бағытталған. Дегенмен, әлі де шешуді қажет ететін негізгі мәселелер бар. Заңның қолданыстағы редакциясы көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етудің мақсаттары мен міндеттерін, сондай-ақ қағидаттарын көрсетеді, бұл ретте көлік қауіпсіздігін қамтамасыз ету белгіленетін жүйенің

элементтері заңда нақты жазылмаған. Бұдан басқа, жүк поездарын күзетуді және сүйемелдеуді жүзеге асыратын адамдардың құқықтық мәртебесі нақтыланбаған» [25, 97 б.].

Қазақстан Республикасының заңнамасында көлік қауіпсіздігін қамтамасыз етуге қатысты негізгі қағидаттар айқындалғанымен, бұл жүйені нақты іске асыратын құрылымдық элементтер толық көлемде көрсетілмеген. Қолданыстағы заңда тексеру, бақылау және сұхбат жүргізу тәртібіне арналған арнайы 12.3-бап көзделген. Дегенмен, көлік саласындағы қауіпсіздікті қамтамасыз етуге қатысты нақты талаптар мен оларды іске асыру тәртібі тікелей заң деңгейінде емес, заңға тәуелді нормативтік құқықтық актілер арқылы белгіленеді. Бұл ретте мұндай нормативтік құжаттар, ең алдымен, өткізу тәртібін сақтау, объектішілік қауіпсіздік режимін ұйымдастыру, көлік құралдарын қорғау, сондай-ақ көлік инфрақұрылымының қауіпсіздігін қамтамасыз етуге арналған техникалық құралдарды қолдану ережелерін реттеуге бағытталған.

Қазіргі таңда заңнамада аталған нормалар арасында өзара қайшылықтардың орын алуы және кейбір ұғымдардың мазмұнына қатысты құқықтық айқындықтың болмауы өзекті мәселе болып отыр. Бұған қоса, жылжымалы теміржол құрамы көлік инфрақұрылымы объектілерінің заңды тізбесіне әлі күнге дейін ресми түрде енгізілмеген.

Теміржол көлігіндегі жүк мүлкін жымқыру фактілерін талдай отырып, осы санаттағы қылмыстық құқық бұзушылықтарға тән себептік факторларды жүйелі түрде зерттеу қажет. Мұндай факторларды екі негізгі топқа бөлуге болады: ұйымдастырушылық-басқарушылық сипаттағы; техникалық сипаттағы факторлар.

Ұйымдастырушылық-басқарушылық деңгейдегі факторлар қатарына теміржол саласындағы мекемелердің қызметіндегі жүйелі кемшіліктер мен ұйымдастырушылық сипаттағы құқық бұзушылықтар, сондай-ақ ішкі істер органдарының теміржол көлігіндегі қауіпсіздікті қамтамасыз ету бағытындағы қызметінің тиімділігінің төмендігі жатады.

Жүк ұрлығының алдын алуға кедергі келтіретін факторлар жалпыға белгілі әрі айқын сипатқа ие. Жүк тасымалы – бұл техникалық және экономикалық тұрғыдан күрделі, бірнеше мүдделі тараптардың өзара қатысуын қажет ететін көпсатылы процесс.

Жүк тасымалдау жүйесінің ерекшеліктеріне байланысты ұйымдастырушылық және басқарушылық сипаттағы негізгі проблемалық мәселелер ретінде келесілерді атауға болады:

– жүктердің жөнелту пунктінен межелі станцияға дейінгі аралықта олардың сақталуына дербес жауапты нақты тұлғаның болмауы. Мұндай жағдайдан тыс қалып қоятын ерекше жағдайларға қауіпті жүктер, әскери техникалар немесе бағалы металдар тасымалданатын арнайы күзетілетін вагондар мен контейнерлер жатады;

– әскерилендірілген күзет бөлімшелерінің штаттық бірліктерінің қысқаруы немесе оларды ведомстволық деңгейде тарату. Бұл өз кезегінде жүк объектілерін қорғауға арналған заманауи техникалық бақылау құралдарының жеткілікті түрде енгізілмеуіне алып келеді.

Өткізілген зерттеу нәтижелері көрсеткендей, жүктердің сақталуына жауапты қызметкерлердің 17,5%-ы ұрлық фактілерінің орын алуын жүк тасымалдау кезінде күзеттің болмауымен және қауіпсіздік шараларының тиісті деңгейде ұйымдастырылмауымен байланыстырады.

Уақытша тұрақ орындары мен аралық станцияларда, сондай-ақ жүріп-тұру процесінде жылжымалы құрамды толық немесе ішінара күзету мүмкіндігі жүктерге оңай қол жеткізуге жол ашады. Ішкі істер органдарының қызметкерлерінің 38%-ы, олардың пікірінше, жүктерді ұрлауды жеңілдететін фактор ретінде «жүктің жеткіліксіз қорғалуы» деп жауап берді. 22% – «қызметтік міндеттерін орындауға байланысты жүкке еркін қол жеткізу», 21% – «жылжымалы құрам жұмысының ерекшелігін білу», 10% – «вагондардың, контейнерлердің және тиеу-пломбалау құрылғыларының техникалық ақаулары», 9% – «бұрын жүктерді ұрлауға қатысқандардың кеңестері» деп жауап берді.

Қызметкерлердің қызмет өткеруде ұйықтауы, посттарды қалдыруы, жұмыс уақытында спирттік ішімдіктер ішуі сияқты бұзушылықтарды да ескеру қажет. Мұндай қызметтік қызмет бұзушылықтар теміржол көлігіндегі жүктерді ұрлауға ықпал етеді.

Қазіргі уақытта іс жүзінде сүйемелденбейді, тиісінше, тасымалданатын автомобильдер, тракторлар, моторлы машиналар және т.б. күзетілмейді, себебі теміржол тасымалданатын жүктің сақталуына іс жүзінде жауап бермейді. Техниканың әртүрлі түрлерін бөлшектеу жағдайлары жиі кездеседі, дегенмен техниканы және басқа да көптеген жүктерді тасымалдау жүк жөнелтушілердің, жүк алушылардың жүк тиеу пунктінен түсіру пунктіне дейінгі барлық жол бойында міндетті түрде тұрақты сүйемелдеуін талап етеді [33, 7 б.].

2. Теміржол станцияларында және оның жүру жолында жылжымалы құрамды шектеулі бақылау. Тәжірибе көрсеткендей, теміржол көлігі кәсіпорындарының қызметкерлері тарапынан бақылау құрам ірі теміржол станцияларына келген кезде немесе оны тиеуге (түсіруге) берген кезде ғана жүзеге асырылады. Бұл туралы кейбір ғалымдар келесі көзқарасты келтіреді: «Осыған байланысты ұрлық негізінен вагонды техникалық тексеру процесінде немесе жүкті түсіру (тиеу) кезінде анықталады» [34, 7 б.].

Қазіргі уақытта вагондарды жүктерді тасымалдауға дайындау, вагон шаруашылығы қызметкерлері мен станция қызметкерлері жүк жөнелтушінің өтінімі бойынша жүргізетін техникалық байқау сапасыз, уақтылы жүзеге асырылмайды. Тиеуге берілетін вагондар мен контейнерлерді техникалық қарап тексеруге қойылатын талаптар көп жағдайда сақталмайды. Тасымалдау жүктері бар контейнерлерде ешқандай зақым, Саңылаулар мен тесіктерсіз шанақ болуы керек. Тиеу және бүйір люктері жабық күйде болуы, ал тексеру барысында

табылған вагон шанағындағы Саңылаулар мен тығыздықтарды ТҚК қызметкерлері дереу жоюы тиіс.

Сонымен қатар, «зерттеу нәтижелері көрсеткендей, егер «ҚТЖ» ААҚ құралдарымен жүктерді тиеу туралы сөз болғанда, теміржол кәсіпорны қызметкерлерінің немқұрайлылығына (және кейбір жағдайларда қасақана) байланысты бұл талаптар жиі орындалмайды».

Кейбір жағдайларда жылжымалы құрамның едәуір қашықтыққа жылдам қозғалуы қылмыстық құқық бұзушылық жасалған жерді анықтау мүмкін емес етеді, бұл оларды ашу мен тергеу жұмыстарын едәуір қиындатады. Станцияға келген поездарды қабылдау-тапсырғыштардың үстірт қарап тексеруі, ақаулы вагондарды көршілес жол учаскелеріне беруі, сапасыз жүргізілетін коммерциялық тексерулерге кедергі келтіреді қол сұғушылық фактісін уақтылы анықтау қылмыстық құқық бұзушылық орнын анықтауды қиындатады.

3. Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлауға теміржол кешені кәсіпорындарында тәрбие жұмысы мен кадрларды іріктеудегі жетілмегендіктер, көлік әкімшілігі басшылығы тарапынан рұқсат беру ықпал етеді. Кейбір ауысымдар мен бригадаларда алкогольді бірге тұтыну, ұсақ ұрлық жасау өркендейді. Алкогольді ішімдіктерді жүйелі түрде пайдалану оларды сатып алуға қаражат талап етеді, сондықтан жұмыста болған кезде теміржол көлігі кәсіпорындарында жұмыс істейтін қызметкерлер тасымалданатын ликер-арак бұйымдарын ұрлайды немесе кейіннен сатылатын және түскен ақшаға алкоголь сатып алатын басқа жүктерді ұрлайды. Демек, жылжымалы құрамнан жүк ұрлайтын теміржол көлігі қызметкерлерінің айтарлықтай үлесі. Көбінесе лауазымдық міндеттеріне байланысты жүкті тасымалдауға, алып жүруге және қорғауға сеніп тапсырылған адамдар өздері қылмыстық құқық бұзушылық жасайды [35].

Темір жол-көлік кәсіпорындарының әкімшілігі кейбір жағдайларда тәртіпті бұзатын, ұсақ ұрлық жасайтын қызметкерлерге төзімділікпен қарайды, көлік полициясы органдарына өтініш бермей жеке әңгімемен шектеледі. Осылайша, құқықтық сананы қалыптастыру бойынша жұмыс жүргізілмейді немесе ресми түрде жүзеге асырылады, бұл сондай-ақ осындай ұжымдар мүшелерінің жүктерді ұрлауына ықпал етеді деген қорытынды жасауға болады.

Сонымен қатар, қазіргі заманғы тез өзгеретін еңбек жағдайлары қызметкерлердің кәсіби қасиеттерін үздіксіз арттыруға, оларды оқытуға ықпал етеді.

Эфрикян Р.А. өз жұмысында келесіні атап өтеді: «Теміржол көлігінің бүкіл технологиялық процесі күрделі және көп уақытты қажет етеді, бірақ көптеген көлік кәсіпорындарында кәсіби дайындық пен қайта даярлауды қаржыландыруға, Көлік құралдарын пайдалану қауіпсіздігі мен техникалық тексеруді қамтамасыз ету бойынша өз қызметкерлерінің біліктілігін арттыруға мүмкіндік жоқ. Лауазымды тұлғалар тарапынан еңбек және технологиялық тәртіптің сақталуына бақылаудың болмауы, еңбек ұжымдарындағы профилактикалық жұмыстың төмен деңгейі, жаңадан қабылданатын

қызметкерлердің іскерлік және жеке қасиеттерін нашар зерделеу, құқық қорғау органдарымен тиісті өзара іс-қимылдың болмауы теміржол көлігі қызметкерлерінің жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлауына әкеп соғады» [36].

Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлауға ықпал ететін факторларды зерттей отырып, жүк ұрлығымен күресу, оларды анықтау және жолын кесу бойынша құқық қорғау функциялары жүктелген қылмыстық құқық бұзушылықтың осы түрінің алдын алу бойынша көліктегі мамандандырылған ішкі істер органдарының жеткіліксіз тиімді жұмысын айналып өтуге болмайды. Қылмыстық құқық бұзушылықтардың тікелей осы санатымен жүктер мен тергеу бөлімшелеріне қылмыстық құқық бұзушылық қол сұғушылыққа қарсы күрес бөлімшелері айналысады.

Жүк мүлкіне қарсы жасалатын қылмыстық құқық бұзушылықтарға қарсы іс-қимылда көліктегі құқық қорғау органдары қызметінің бірқатар елеулі кемшіліктері байқалады. Оларды төмендегідей жүйелеуге болады:

- жылжымалы құрам арқылы тасымалданатын материалдық құндылықтардың сақталуын қамтамасыз ету, сондай-ақ жүк алаңдары мен өткізу бекеттерінің қоршауларының жай-күйін уақтылы тексеру бойынша бақылаудың жеткіліксіздігі; тиеу-түсіру жұмыстары кезінде жауапты лауазымды тұлғалардың жүктердің сақталуына қатысты өз міндеттерін тиісті деңгейде орындамауы;

- оқу орындарында жүк тасымалына қатысты ақпараттық-түсіндіру жұмыстарының әлсіздігі және теміржол көлігі ұйымдарының қызметкерлері арасында көліктік тәртіп ережелері мен оларды бұзғаны үшін жауапкершілік туралы құқықтық түсіндіру деңгейінің төмендігі;

- жинақталған тәжірибе көрсетіп отырғандай, теміржол мекемелерінің әкімшілігі көлік прокуратурасы мен тергеу органдарының қылмыстық құқық бұзушылықтардың себептері мен алғышарттарын жоюға бағытталған ұсыныстарына тиісті назар аудармайды, кейбір жағдайларда өз қызметкерлерін әкімшілік және қылмыстық жауаптылықтан жасыру әрекеттеріне барады;

- азаматтар мен ұйымдардан келіп түсетін, сондай-ақ лауазымды тұлғалардың ауызша не жазбаша өтініштері, қылмыстық істер материалдары, бас тарту жөніндегі процессуалдық құжаттар, сот актілеріндегі жеке қаулылар мен тергеушілердің ұсынымдары арқылы түскен жүкті ұрлау фактілері туралы сигналдарға уақтылы әрекет етпеу;

- жүктерді қорғауға бағытталған алдын алу іс-шараларының жеткілікті деңгейде қолданылмауы;

- жүк вагондары мен контейнерлерде коммерциялық немесе техникалық ақаулардың болуы жүк мүлкін жымқыруға жағдай туғызуы мүмкін екендігіне қарамастан, аталған белгілер бойынша келіп түскен ақпараттарға ресми түрде тиісті көңіл бөлінбеуі;

- жүк пойыздарын құпия алып жүру, патрульдік қызметтер ұйымдастыру, жасырын бақылау бекеттерін орнату секілді жүктердің ұрлануына жол

бермеуге бағытталған профилактикалық шаралардың толық көлемде іске асырылмауы.

Ивушкина О.В. пікірінше: «... техникалық сипаттағы факторлардың ішінде тасымалданатын жүкке қол жеткізудің қарапайымдылығы мен жеңілдігі. Тауарлық материалдық құндылықтар жабық вагондарда және контейнерлерде тасымалданады, олардың есіктеріне есіктерді, люктерді, вагондарды, жүктермен тиелген контейнерлерді құлыптауға арналған құлыптау құрылғысы ғана салынады. Құлыптау кабельді корпусының тесігі арқылы тарту және бекіту бұрандасын бұрау арқылы жүзеге асырылады» [37, 102 б.].

Сонымен қатар, «пломбалау туралы нұсқаулықты жиі сақтамау және жылжымалы құрамды тарату кезінде сұрыптау жұмыстарының технологиялық режимін бұзу құрамды тежеудің дұрыс емес әдістерін қолданған кезде мұндай пломбалар мен бұралулардың едәуір бөлігі механикалық жүктемелерге төтеп бере алмайтындығына әкеледі, сәйкесінше мұндай вагондардың мазмұны ұрлаушылардың оңай олжасына айналады. Көбінесе контейнерлерді тиеу кезінде оларды орналастыру тәртібі бұзылады – Есікке есік емес, сыртқа қаратып немесе олардың арасында бос орындар қалдырылады - Бос орындар, бұл жүкке қол жеткізуді едәуір жеңілдетеді. Осылайша, екі вагонның соқтығысуы, нәтижесінде бір вагонның есігі ашылды, екі шаңсорғышты үш вагон жылдамдығын реттеуші ұрлау үшін қолайлы жағдай туғызды. Мұндай бұзушылықтар мұнай өнімдерін теміржол көлігімен тасымалдау кезінде де кездеседі. Цистернаның жейдесінде тесіктердің болуы, цистернаның тиеу люкін герметизациялау үшін топсалы-бұрандалы өзектің болмауы, тиеу-сақтандыру жүйесінің және төгу-күю трапының ақаулары, цистернаның тиеу люкінің қақпағында тығыздағыш сақинаның болмауы сияқты ақаулар жанар-жағармай материалдарының ұрлануына әкеледі» [37, 105 б.].

С. локомотив бригадасының машинисі қызметін атқара отырып, тепловоздардың тұрақтары кезінде тасымалданатын теміржол цистерналарындағы отынға қатысты техникалық ақаулар мен бақылаудың әлсіз тұстарын пайдаланып, тепловоз машинисі К.-мен бірлесіп жүк ұрлығын ұйымдастырған. Отынды ұрлау фактілері алдын ала келісілген орын, уақыт және көлем бойынша жүзеге асырылған.

Ұрлық схемасы келесідей болған: цистерна мойнының маңында орналасқан, дәнекерленбеген тыныс алу клапаны арқылы қажетті диаметрдегі шлангты пайдалану арқылы отын алдын ала дайындалған канистрлерге ағызылған. Кейбір жағдайларда ұзақ мерзімді тоқтаулар кезінде жанармай бағының ауыз бөлігін алдын ала дайындау (қорғалған пломбаларды алу немесе люкті бұрап ашу) арқылы сол сәтті пайдаланып, отын канистрлерге құйылған. Бұл операция шлангтар арқылы жүргізіліп, шамамен 1000 литр отынды төгуге 5–7 минуттан аспайтын уақыт кеткен.

Ұрланған отын кейіннен С. мен К. арқылы өткізілген, яғни сатылған.

Жүктерді ұрлауға ықпал ететін жалпы факторлардың бірі клиенттік «ұйымдар мен көлік (жүк жөнелтушілер) қызметкерлерінің вагонда

(контейнерде) жүктің коммерциялық қауіпсіздігін қамтамасыз ететін ережелерді бұзуы болып табылады. Материалдық құндылықтар ақаулы вагондарда тасымалданатын, бүйірлік немесе төбелік люктер жабылмайтын, қабырғалардың сынуы бітелмеген және т. б. жағдайлар бірнеше рет атап өтілді. Бүгінгі таңда жылжымалы құрамның контейнерлік паркі ескі контейнерлер мен платформалардың едәуір санын қамтиды, олар тасымалданатын жүктерге және құрылымды бұзбай енуге мүмкіндік береді» [37, 102 б.].

Ресми мәліметтерге сәйкес, теміржол көлігі саласында пайдаланылып жүрген локомотивтердің, жабық вагондардың, вагон-цистерналардың және платформалардың 28%-ы нормативтік қызмет ету мерзімінен асып кеткені анықталған. Мүмкіндігінше көп ақша табуға деген ұмтылыс, Мемлекеттік стандарттардың сақталуын өте әлсіз бақылау жүк ұрлауға нақты мүмкіндіктер туғызатын Елеулі конструктивті кемшіліктері мен бұзушылықтары бар көлік құралдарын өндіруге, жөндеуге және пайдалануға шығаруға ықпал етеді [38].

Жоғарыда айтылғандардан басқа, айта кету керек: көптеген теміржол станцияларында жүктерді қорғау саябақтар мен жүк станцияларының жолдары нашар жарықтандырылған жағдайды қиындатады. Мұндай станцияларға, әдетте, орман екпелері жақын орналасқан, ал қоршау, жүк станцияларын бейнебақылау жоқ немесе ақаулы күйде.

Ұрлықтың жалпы сипаттамасын аша отырып, теміржол көлігіндегі ұрлықты қылмыстық-құқықтық реттеудің шетелдік тәжірибесін де қарастырған жөн. Халықаралық тәжірибе теміржол көлігіндегі ұрлықпен күресудің кешенді тәсілінің маңыздылығын көрсетеді. Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымының ерекшеліктерін ескере отырып, заңнаманы жетілдіру, ведомстволық бақылауды дамыту және заманауи цифрлық шешімдерді енгізу өзекті болып көрінеді.

Теміржол станцияларында және оның жүру жолында жылжымалы құрамды шектеулі бақылау. Тәжірибе көрсеткендей, теміржол көлігі кәсіпорындарының қызметкерлері тарапынан бақылау, құрам ірі теміржол станцияларына келген кезде немесе оны тиеуге (түсіруге) берген кезде ғана жүзеге асырылады.

Кейбір жағдайларда жылжымалы құрамның едәуір қашықтыққа жылдам қозғалуы қылмыстық құқық бұзушылық жасалған жерді анықтау мүмкін емес етеді, бұл оларды ашу мен тергеу жұмыстарын едәуір қиындатады. Станцияға келген поездарды қабылдау-тапсырғыштардың үстірт қарап тексеруі, ақаулы вагондарды көршілес жол учаскелеріне беруі, сапасыз жүргізілетін коммерциялық тексерулерге кедергі келтіреді қол сұғушылық фактісін уақтылы анықтау қылмыстық құқық бұзушылық орнын анықтауды қиындатады.

Жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлауға теміржол кешені кәсіпорындарында тәрбие жұмысы мен кадрларды іріктеудің жетілмегендігі мен көлік әкімшілігі басшылығы тарапынан рұқсат беру ықпал етеді.

Сонымен қатар, теміржол көлігі объектілерінде жүк мүлкін жымқыруға ықпал ететін техникалық сипаттағы факторлар қатарына қылмыстық құқық бұзушылықтарды анықтау мен тергеу барысында қолданылатын арнайы

техникалық құралдардың жеткіліксіздігі мен олардың техникалық деңгейінің төмендігін жатқызуға болады. Бұл жағдай құқық қорғау органдарының көлік құралдарына, қару-жараққа, қорғаныс жабдықтарына және арнайы техникалық құралдарға бағытталған қылмыстық қолсұғушылықтарға қарсы әрекет ету тиімділігін төмендетеді.

Автоматтандыру жүйесінің төмен деңгейде болуы және көлік саласындағы қылмыстық есепке алудың жеткіліксіздігі де құқық бұзушылардың әрекетіне қарсы күресті әлсіретеді. Бұдан бөлек, көліктегі құқық қорғау органдарының материалдық-техникалық жарақтандырылуының жеткіліксіздігі, құқық бұзушылардың техникалық тұрғыда бәсекеге қабілеттілігімен салыстырғанда әлсіздігі де жүк ұрлығының алдын алудағы елеулі проблемалардың бірі болып отыр.

Жүк ұрлығына қатысты жоғары қылмыстық көрсеткіштердің пайда болуына бірқатар факторлар әсер етуде. Олардың негізгілері ретінде келесілерді атауға болады:

- халықтың әлеуметтік-экономикалық жағдайының жіктелуінің күшеюі;
- ел ішіндегі экономикалық тұрақсыздық;
- жасырын жұмыссыздықтың артуы;
- инфляция деңгейінің өсуі жалақының өсу қарқынымен сәйкес келмеуі;
- құқық қорғау құрылымдарының тиімсіз қызметі;
- қылмыстық мінез-құлықтың ұйымдасқан нысандарының кең етек жаюы.

Осы мәселелерді ескере отырып, жылжымалы құрамнан жүк ұрлау фактілеріне ықпал ететін негізгі факторларды бірнеше топқа бөліп көрсетуге болады:

1. Әлеуметтік-экономикалық сипаттағы факторлар: ұлттық экономиканың дамуындағы дағдарыстық құбылыстар; теміржол көлігі саласындағы реформалардың толыққанды жүзеге аспауы.

2. Құқықтық факторлар: көлік саласындағы полиция бөлімшелерінің қызметін және теміржол инфрақұрылымын құқықтық реттейтін нормативтік актілердің жеткілікті деңгейде жетілмегендігі.

3. Ұйымдастырушылық-басқарушылық сипаттағы факторлар: а) жүктің жөнелту және тағайындау бекеттері арасындағы аралықта оның сақталуына тікелей жауапты тұлғаның болмауы; ә) жылжымалы құрамның қозғалыс бағыты мен бақылау бекеттерінде жеткілікті қадағалау шараларының жүргізілмеуі; б) құқық қорғау органдарының жүкке қарсы жасалатын құқық бұзушылықтармен күрес бағытындағы қызметінде кемшіліктердің болуы; в) теміржол мекемелерінде кадрлық іріктеу мен тәрбие жұмыстарының әлсіздігі, сондай-ақ теміржол инфрақұрылымын басқаратын әкімшілік тарапынан тиісті бақылаудың болмауы.

4. Техникалық сипаттағы факторлар (О.В. Ивушкина пікірі бойынша):

а) жүктің қауіпсіздігін қамтамасыз ететін пломбалау ережелерінің сақталмауы және сұрыптау технологиясының бұзылуы нәтижесінде жүкке қол жеткізудің жеңілдігі;

ә) клиенттік ұйымдар мен теміржол қызметкерлерінің тарапынан коммерциялық қауіпсіздік ережелерін бұзуы, атап айтқанда, ақауы бар немесе конструкциялық кемшіліктері бар вагондар мен контейнерлерді пайдалану;

б) көліктегі құқық қорғау құрылымдарының материалдық-техникалық жабдықтарының жеткіліксіздігі, оның ішінде көлік құралдарына, қаруға, қорғаныс және арнайы техникалық құралдарға бағытталған құқық бұзушылықтарды ашу және тергеу кезінде қолданылатын құралдардың тиімділігінің төмендігі.

3 Теміржол көлігіндегі ұрлықтың алдын алу шаралары

3.1 Темір жол көлігінде ұрлықтың алдын алудың жалпы шаралары

Қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын алудың маңыздылығы Ежелгі және қазіргі заман ойшылдарына белгілі болды. Чезаре Беккария былай деп жазды: «олар үшін жазалаудан гөрі қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алған дұрыс. Бұл кез-келген заңнаманың мақсатын құрайды, ол мәні бойынша адамдарды Біздің өміріміздегі жақсылық пен жамандықтың арақатынасы тұрғысынан ойлау арқылы ең жоғары бақытқа немесе мүмкін аз бақытсыздыққа жетелеу өнері болып табылады» [39].

Көптеген криминологтардың пікірінше, қылмыспен күресудің негізгі және тиімді бағыты оны анықтайтын факторларға бағытталған ескерту болып табылады [40, 52 б.].

Қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу тек практикалық шаралармен ғана емес, сонымен қатар ғылыми негіздермен де қамтамасыз етілуі қажет. Заң әдебиеттерінде қылмыстық құқық бұзушылықтарға қарсы күресті тиімді жүргізу үшін ұйымдастырушылық қызметтің нақты түрлерін іске асырудың ең тиімді құралдарын жасау керек екендігі атап өтілген. Әрбір қызметтің негізгі элементі ұйым болып табылады.

Ұрлықтың алдын алу ең алдымен әлеуметтік проблема болып табылады. Алдын алу шаралары бірінші кезекте құқықтық нормалардың бұзылуын болдырмауға бағытталған. Профилактикалық міндеттерді орындау барысында тек экономикалық, техникалық, ұйымдастырушылық және басқарушылық шаралар ғана емес, құқықтық шаралар да қолданылуы тиіс.

Сендіру әдістері ғана емес, мәжбүрлеу әдістері де қолданылады. Мәселені әлеуметтендіру қаншалықты күшті болса да, жүк ұрлығының алдын алу мәселелері құқықтық реттеу арқылы жүзеге асырылуы керек.

Қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын-алу қызметінің ерекшелігі көбінесе бұл мәжбүрлеумен, жеке өмір саласына араласумен, жеке тұлғаның конституциялық құқықтары мен бостандықтарын шектеумен байланысты. Мұндай мәжбүрлеу бөлігі заңмен нақты реттеліп, құқықтық принциптерге сәйкес келуі керек [25, 137 б.].

Жүктерді ұрлаудың алдын алу жөніндегі негізгі қызмет қылмыстық құқық бұзушылыққа әсерді заңнамалық реттеуді ғана емес, сондай-ақ аталған саясаттың шарттарын іске асыратын органдар мен ұйымдарды қамтитын қылмыстық құқық бұзушылыққа қарсы күрес саясатына сәйкес келеді.

Тұтастай алғанда қылмыстық құқық бұзушылықтың, атап айтқанда ұрлықтың алдын алудың жүйелілігі әлеуметтік басқарудың ерекше саласы ретінде ескертуге деген көзқарасты, сондай-ақ іс-шаралардың кешенділігін, профилактикалық қызметті жоспарлау, оны үйлестіру бойынша құқықтық және ұйымдастырушылық шаралар арқылы қол жеткізілетін алдын алу субъектілерінің өзара іс-қимылын болжайды.

Көлік объектілеріндегі қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттерді анықтау, алдын алу және жолын кесу тек көп деңгейлі, көпфункционалды, сондай-ақ көліктің осы түрінің технологиялық сипаттамаларын ескеретін көп субъектілі қауіпсіздік жүйесінің үйлесімі арқылы шешілуі мүмкін міндет екенін есте ұстаған жөн.

Ғылымда қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын алу шараларының көптеген жіктелімдері бар. Дегенмен, авторлардың көпшілігі осындай жіктеу үшін ұқсас негіздерді қолданады. Мұндай негіздер, әдетте, алдын-алу қызметінің деңгейі, оның көлемі мен мазмұны, әсер ету механизмі және оның ауқымы болып табылады.

Алдын алу қызметінің мақсаты бойынша барлық алдын алу шаралары екі топқа бөлінеді – жалпы әлеуметтік және арнайы сипаттағы.

Бұл жіктеу бізге теміржол көлігіндегі жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың алдын алу жөніндегі қызметті көрсету үшін ең қолайлы болып көрінеді. Жоғарыда айтылғандарға сүйене отырып, криминологиялық ескертуді кейінгі талдау оның екі түрін – жалпы әлеуметтік және арнайы криминологиялық бөлуге негізделеді.

Жалпы әлеуметтік ескерту мемлекет пен қоғамның экономикалық, саяси, идеологиялық, әлеуметтік институттар саласындағы ауқымды міндеттерін шешуге негізделеді. Әлеуметтік деңгейдегі қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын алу-бұл нәтижелерді бірден алуға болмайтын әлеуметтік қызметтің ең маңызды түрі.

Теміржол көлігінің жылжымалы құрамынан жүктердің ұрлануының алдын алу заңға сәйкес жүргізілетін әлеуметтік-экономикалық, ұйымдастырушылық-басқарушылық, құқықтық профилактикалық іс-шараларды қамтитын ауқымды кешенді іс-шараларды жүзеге асыруды да көздейді [41, 52 б.].

Жүктерді ұрлауға ықпал ететін факторлар көбінесе теріс құбылыстармен және жалпы қылмыстық құқық бұзушылықты анықтайтын процестермен байланысты.

Жүктерді ұрлаудың жалпы әлеуметтік алдын алу шаралары әсер етудің өте көлемді диапазонына ие. Олар осы қылмыстық құқық бұзушылықтардың жасалуын анықтайтын барлық факторларға әсер етеді және арнайы алдын-алудың негізі болып табылады.

Қылмыстық құқық бұзушылықтардың арнайы (криминологиялық) алдын алу әртүрлі органдар мен кәсіпорындар жүзеге асыратын қылмыстық құқық бұзушылыққа қарсы күреске арнайы бағытталған бірқатар шараларды қамтиды. Тиісінше, жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың арнайы криминологиялық алдын алу нақты мақсаттарға жетуге бағытталған және осы салада арнайы, кәсіби білімді қажет етеді.

Арнайы алдын алу шараларымен жүктерді ұрлауға ықпал ететін криминогендік факторларды болдырмауға және жоюға тікелей бағытталған, ең алдымен Көліктегі ішкі істер органдары арнайы күштер мен құралдарды

пайдалана отырып, кәсіптік білімі мен іскерлігі негізінде жүзеге асыратын шаралар көзделеді. Мұндай шаралар қабылданатын арнайы шаралардың тиімділігін белгілеудің белгілі бір критерийлері болған кезде жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлауға ықпал ететін барлық факторларды терең білу негізінде ғана іске асырылуы мүмкін. Сонымен қатар, арнайы шаралардың қайсысы ең тиімді және маңызды екенін анықтау қажет [42, 150 б.].

Осылайша, мазмұны бойынша жылжымалы құрамнан жүктерді ұрлаудың алдын алудың жалпы әлеуметтік және арнайы криминологиялық шаралары-бұл әлеуметтік қатынастардың кейінгі дамуын тудыратын әлеуметтік-экономикалық, құқықтық, ұйымдастырушылық-басқарушылық, техникалық, мәдени-адамгершілік іс-шаралардың жиынтығы, бұл өз кезегінде оларды тудыратын жағымсыз құбылыстардың азаюына ықпал етеді.

Сонымен қатар, жалпы және арнайы ескерту негізінде қылмыстық құқық бұзушылық жасаған тұлғаға ғана емес, жәбірленушілерге де бағытталған шаралар бар. Алдын алу шараларының бұл бағыты әдетте виктимологиялық профилактика деп аталады. Оның ерекшелігі-алдын-алу шараларын әзірлеу кезінде тек ықтимал жәбірленушілермен байланысты кейбір қиындықтар туындауы мүмкін. Бұл тасымалдау процесінің қатысушылары, әдетте, мыналарға байланысты көп дәрежеде заңды тұлғалар немесе жеке кәсіпкерлер, жүк жөнелтушілер мен жүк алушылар (қатысушылардың осы санаты заңды тұлғалар да, жеке тұлғалар да болып табылады) ерекшелік болып табылады. Сондықтан, ең жақсы нәтижеге қол жеткізу үшін алдын алу шаралары тасымалдау процесіне қатысушылардың белгілі бір топтарына (жүк жөнелтушілер, жүк тасымалдаушылар, жүк алушылар) нақты бағытталуы тиіс [42, 150 б.].

Осылайша, теміржол көлігі объектілерінде жүктерді ұрлауға қарсы алдын – алу шараларының тиімділігін арттыруда Виктимологиялық профилактика маңызды рөл атқарады, өйткені бұл қылмыстық құқық бұзушылықтан криминализация және құрбан болу өзара байланысты процестер болып табылады және негізінен өзара байланысты. Көбінесе бұл субъектілердің жылжымалы құрамнан жүкті ұрлау туралы шешіміне әсер ететін жәбірленушінің қылмыстық құқық бұзушылық жағдайдағы ситуациялық факторлары мен мінез-құлқы.

Зерттелетін қылмыстық құқық бұзушылық түрінің алдын алу субъектілері мемлекеттік органдар, көлік прокуратурасы органдары, көліктегі полиция департаменті, жергілікті атқарушы органдар, қоғамдық бірлестіктер және жекелеген азаматтар болып табылады.

Зерттелетін қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу мәселесінде басты рөл құқық қорғау органдарына жүктелген.

Құқық қорғау органдарының көлік саласындағы қызметі адам мен азаматтың құқықтары мен бостандықтарын қорғау, сондай-ақ көлік саласындағы заңдардың орындалуын қамтамасыз етуге бағытталған. Темір жол, әуе және су көлігіндегі қылмыстық құқық бұзушылықтарды, аумақтық органдар

қызметкерлерінің құқық бұзушылықтарын бақылау және шешу жұмыстары көлік прокуратураларының негізгі міндеттеріне кіреді. Сонымен қатар, сот органдары жүк тасымалдау және көліктің басқа түрлеріндегі құқық бұзушылықтардың алдын алу, қылмысқа ықпал ететін себептер мен жағдайларды анықтау және оларды жою бойынша шаралар қабылдайды.

Зерттелетін қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алуда көлік полициясы департаменті ерекше рөл атқарады, өйткені полиция зорлық-зомбылықпен күресуге арналған барлық алдын алу субъектілерінің ішіндегі ең көбі болып табылады.

Бұл органдардың басты міндеті көлік объектілерінде мүліктің сақталуын қамтамасыз ету бойынша профилактикалық және жедел-іздігіру іс-шараларын жүзеге асыру, қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу және жолын кесу, сондай-ақ жүктерді ұрлаумен айналысатын адамдарды анықтау болып табылады.

Көліктегі қауіпсіздікке, олардың жағдайын анықтайтын күнделікті факторлардан басқа, бірқатар нақты жағдайлар әсер ететіні сөзсіз, олардың арасында мыналар ерекшеленеді:

- жедел қызмет көрсету учаскелерінің едәуір ұзындығы;
- нақты бөлінген қызмет көрсету аумағының болмауы;
- көлік объектілеріне және жүктерді тасымалдау процесіне қатысы бар тұлғаларға көптеген материалдық құндылықтарды шоғырландыру;
- жүктерді жылжыту жылдамдығы;
- көлік тасымалының үздіксіздігі, циклділігі және өзара байланысы [43, 13 б.].

Сондықтан ішкі істер органдарында жүктерге қылмыстық құқық бұзушылық қол сұғушылыққа қарсы күрес жөніндегі бөлімшелер құрылды, оларға жүк ұрлығына қарсы күрес, оларды анықтау және жолын кесу жөніндегі құқық қорғау функциялары жүктелді. Олардың негізгі міндеттері жүк ұрлығын анықтау және ашу, зерттелетін қылмыстық құқық бұзушылық жасаған адамдарды анықтау және ұстау, сондай-ақ алдын алу жұмыстарын жүргізу болып табылады.

Қарастырылып отырған қылмыстық құқық бұзушылықтар санатының алдын алуда құқық қорғау органдарына қылмыстық құқық бұзушылықтардың алдын алу бойынша профилактикалық жұмыстарға жәрдемдесетін қоғамдық ұйымдар сияқты алдын алу субъектілеріне елеулі рөл беріледі.

Зерттелетін қылмыстық құқық бұзушылық түрінің ерекшелігі жалпы әлеуметтік және арнайы криминологиялық профилактикаға негізделген алдын алу шараларын (жүктерді ұрлауды анықтайтын криминогендік факторларға сәйкес) әзірлеу және қолдану қажеттілігін анықтайды. Жүктерді ұрлаудың алдын алу және оған қарсы күрестің тиімділігін арттыру мақсатында жәбірленушіге әсер ету, оның қылмыстық және қылмыстық жағдайлардағы мінез – құлқы арқылы бағытталған шараларға-Виктимологиялық профилактикаға назар аудару керек.

Жоғарыда айтылғандарды ескере отырып, теміржол көлігі объектілерінде ұрлықтың алдын алу профилактикасының мақсаты — ұрлықтардың орын алуына себеп болатын, оның ішінде виктимогендік сипаттағы факторларды анықтап, оларды жою немесе азайту. Бұл процесс профилактика субъектілерінің (мемлекеттік және қоғамдық органдар, жеке тұлғалар, қоғамдық ұйымдар және профилактиканы қолдайтын басқа құрылымдар) ерекше қызметі ретінде қарастырылады. Сонымен қатар, ұсақ ұрлық үшін қылмыстық жауапкершіліктің болмауы, және қылмыстық іс жүргізу ережелеріне сәйкес адамның ұрланған мүлікке билік жүргізуге құқығы болмауы, сондай-ақ құқық бұзушылықтың аяқталмауы — бұл жағдайда жауапкершілікке тарту мәселесі туындамайды.

Теміржол көлігі объектілерінде бөтен мүлікті ұсақ ұрлаудың жағдайында, ұрланған затты алып жүруге құқығы бар-жоғын анықтау қажет. Мысалы, жолсерік ұсақ ұрлық жасаған кезде, ол мүлікті теміржол көлігінен тыс жерге шығарғанда әрекеті аяқталған болып есептеледі, ал вокзал аумағында қызмет ететін тазалаушы үшін ұрланған мүлікті шығарған кезде, бұл процесс аяқталған болып саналады. Бұл қызметкерлердің лауазымдық нұсқауларымен байланысты, өйткені тазалаушыға мүлікті вокзал аумағына тапсырғанға дейін сақтау мүмкіндігі беріледі. Дегенмен, егер тазалаушы немесе жолсерік ұрланған мүлікті соңына дейін алып кетпесе, олар қастандық жасаған болып саналады, себебі олардың қолында мүлікті толық бақылауға алу мүмкіндігі болмайды.

Қастандық институтын ұсақ ұрлықтарға қолдану орынды емес, өйткені мұндай құқық бұзушылықтар заңға зиян келтіретін сипатқа ие. Сондықтан, біз қылмыстық құқық бұзушылықты ӘҚБтК-ге қайта қарауды ұсынамыз. Бұл ұрлық, алаяқтық, иемдену немесе жымқыру секілді қылмыстарды алдын алу шараларына сәйкес келеді және әкімшілік жауапкершілікті бұзушылықтың аяқталған сатысында ғана емес, оны жасауға бағытталған қастандық үшін де қолдану қажет.

Қылмыстық теріс қылықтарды ӘҚБтК-ке ауыстыру мәселесін көптеген отандық ғалымдар да бірнеше рет көтерген. Саралау бойынша тағы бір қиындық — ұсақ ұрлық пен ұрлықты жиынтықтау және қайталану мәселесі. Бұл жағдайлар істердің тоқтатылуына себеп болады.

ҚР ҚК 12-бабы 1-тармағына сәйкес, қылмыс (ҚР ҚК 188-бабы) және қылмыстық теріс қылық (ҚР ҚК 187-бабы) бір-біріне қайталанбайды. Егер бір эпизодта мүлік аз көлемде ұрланса, ал екінші эпизодта көп мөлшерде ұрланған болса, бұл әрекет екі бап бойынша жиынтықтау ретінде сараланады. Егер ұсақ ұрлықты топ болып жасаған жағдайда немесе басқа да ауырлататын жағдайлар болса, бұл әрекет ҚР ҚК 187-бабының 1-тармағына сәйкес сараланады.

Егер үлкен мөлшерде ұрлау үшін ниет болғанмен, бірақ қылмыс кінәлі мән-жайлар бойынша үзіліп қалған жағдайда, нақты ұрланған мүлік шамалы болса, онда бұл әрекет ҚР ҚК 24-бабының 3-тармағына сәйкес қастандық ретінде сараланады (ҚК 188-бабы).

Құқық қолдану практикасын жақсарту үшін Жоғарғы Соттың 2003 жылғы 11 шілдедегі «Бөтеннің мүлкін заңсыз иемдену жөніндегі істер бойынша сот

тәжірибесі туралы» қаулысында ұсақ ұрлық пен ұрлықты жиынтықтау мен қайталануды дұрыс анықтау ұсынылады [17].

Сонымен, ұсақ ұрлықты дұрыс саралау күдіктіні жауапқа тартуда және кінәлі адам үшін әділеттілік пен жазаны қамтамасыз етуде маңызды рөл атқаратынын атап өту қажет. Теміржол көлігін пайдаланып жүрген адамдар үшін олардың мүліктерінің қауіпсіздігі мен сақталуы басты мәселе болып табылады.

3.2 Темір жол көлігінде ұрлықтың алдын алудың арнайы-криминологиялық шаралары

Бүгінгі таңда Қазақстан Республикасында жүк жоғалту немесе зақымдану бойынша тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершілігі ҚР АҚ мен Қазақстан Республикасындағы «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» заңымен реттеледі. Осы нормаларға сәйкес, тасымалдаушы зардап шеккен тарапқа залалды өтеуге міндетті, алайда бұл реттеу қоғамдық ықпал шараларын, оның ішінде тәртіптік немесе әкімшілік шараларды қарастырмайды, бұл көліктің қауіпсіздіктің жалпы деңгейін төмендетеді.

Тасымалдау процесіндегі жүйелі бұзушылықтар, мысалы, қажетті қауіпсіздік шараларының болмауы, мөрлерді бұзу, бақылау рәсімдері мен маршруттардың бұзылуы, әсіресе теміржол саласында жүк ұрлығының қайталанатын жағдайларына әкеледі, өйткені тасымалдау ұзақ қашықтықтарға жүзеге асырылады және кешенді логистикалық қорғануды талап етеді. Бұл тек жеке тараптардың мүдделеріне ғана емес, қоғамдық мүдделерге де қауіп төндіреді және сондықтан қоғамдық-құқықтық жауапкершілікті, соның ішінде әкімшілік жаза түрінде қарастыруды қажет етеді.

Құқық ғылымдарының докторы А.Н. Варыгин: «Жүк жоғалтуға қатысты азаматтық-құқықтық жауапкершілік механизмінің шектеулілігі жоссықсыз тасымалдаушыға тәртіптік және алдын алу бақылауын жүргізу мүмкіндігінен айырады, бұл бұзушылықтардың қайталануына және латенттігіне әкеледі» деп атап өтеді [44].

Е.О. Алауханов көлік құқығы бойынша еңбектерінде: «Контрагентке ғана емес, сонымен бірге тасымалдау институтына деген сенімді бұзатын шаруашылық жүргізуші субъектінің әрекеттері қоғамдық тәртіпті бұзу деп танылуы тиіс» деп көрсеткен [45, 94 б.].

Тәжірибе көрсеткендей, көптеген тасымалдаушылар, әсіресе жүк тасымалы теміржол сегментінде, жүкпен бірге жүру және оны қорғау міндеттерін орындаудан жалтарып, немқұрайлылық үшін тікелей жазаның жоқтығын пайдаланады. 2023 жылы Қарағанды облысында бір вагоннан түсті металдармен жүк ұрланған болатын, оның құны 15 миллион теңгеден асты. Тергеу нәтижесінде қауіпсіздік қызметінің болмағаны, мөрлердің аралық станцияларда тексерілмегені, маршруттың келісімсіз ауытқуы анықталды.

Тасымалдаушы өтемақы төледі, бірақ ешқандай әкімшілік жауапкершілікке тартылған жоқ.

Шет елдердің тәжірибесі бұл мәселелер бойынша әр түрлі көзқарастарды көрсетеді. Мысалы, РФ ӘҚБтК 11.24-бабына сәйкес, тасымалдаушы ережелерді бұзған жағдайда, егер бұл бұзушылықтар қорғаныс немесе бақылау нормаларын бұзумен байланысты болса, әкімшілік жауапкершілікке тартылуы мүмкін. Тасымалдаушының кінәсінен жүк ұрланса, әкімшілік айыппұлдар салынып, лицензияны уақытша тоқтату немесе жоюға негіз болуы мүмкін.

Неміс заңнамасында теміржол туралы заңға (АЕГ) сәйкес, тасымалдаушы жүк қауіпсіздігін қамтамасыз етуге және маршрутты сақтау міндетіне ие. Жүк жоғалту немесе ұрлау жағдайларында Федералдық көлік бақылауы (ЕВА) тарапынан әкімшілік санкциялар қолданылуы мүмкін, тіпті лицензияны уақытша тоқтату да қарастырылған.

Қытайдағы көлік компаниялары көп деңгейлі жауапкершілікке тартылады, оған азаматтық-құқықтық жауапкершіліктен басқа, әкімшілік жауапкершілік те кіреді — айыппұлдар, рұқсатнамалардан айыру және сенімсіз тасымалдаушылар тізілімінде жариялану.

Осы орайда, тасымалдаушының қауіпсіздік, мөрлеу, маршрут бақылау және басқа міндеттерді бұзуы нәтижесінде жүк жоғалту немесе бүліну үшін әкімшілік жауапкершілікті енгізу қажет. Негізгі элемент — тасымалдаушының міндеттерді бұзуы мен теміржол көлігінен жүк ұрлау арасындағы себеп-салдарлық байланыс.

«571 - бап. Жолаушыларды, багажды және жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзу

4-1. Теміржол көлігімен жүктерді, багажды және жүк-багажды тасымалдау ережелерін бұзу, бұл күзет, алып жүру, пломбалау немесе бақылау міндеттерін тиісінше орындамауға байланысты жүктің ұрлануына, бүлінуіне немесе жоғалуына әкелген жағдайда –

жеке тұлғаларға – он, лауазымды адамдарға – он бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне – қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға және лицензияның қолданылуы тоқтатылуға әкеледі.

4-2. Осы баптың 4-1-бөлігінде көзделген әрекеттер бір жыл ішінде әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін қайталанып жасалған жағдайда –

жеке тұлғаларға – отыз, лауазымды адамдарға – отыз бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – елу бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – алпыс, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне – жетпіс айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға және лицензиядан айырыға әкеледі.».

ҚР ӘҚБтК 571бабының 4-1 және 4-2 бөліктерін енгізу:

- превентивтік әсерін қамтамасыз етеді — тасымалдаушылар қауіпсіздік, мөрлеу және бақылау ережелерін сақтайтын болады;

- жеке, қоғамдық және мемлекеттік мүдделерді қорғауды қамтамасыз етеді, әсіресе құнды, стратегиялық және әлеуметтік маңызды жүктерді тасымалдау кезінде;

- субъектілерге (жеке тұлғалар, лауазымды тұлғалар) қатысты дифференциацияланған тәсілді қолдануды қамтамасыз етеді;

- жазасыздықты жоюға ықпал етеді, әсіресе қайталанған бұзушылықтар жағдайында (лицензиядан айыру).

Осылайша, азаматтық-құқықтық жауапкершілік тасымалдаушыларға жеткілікті әсер етпейді, сондықтан қауіпсіздік, мөрлеу, бақылау ережелерінің бұзылуы салдарынан жүк жоғалту немесе ұрлау үшін әкімшілік жауапкершілікті енгізу қажет. Бұл көлік қауіпсіздігін арттыруға, тасымалдаушыларды тәртіпке келтіруге және жүк тасымалдау саласындағы жеке және қоғамдық құқық қорғау арасындағы алшақтықты жоюға мүмкіндік береді.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтар — көлік саласындағы мүліктік қылмыстық құқық бұзушылықтардың ең кең тараған түрі болып қалады. Мұның көп бөлігі қылмыстық құқық бұзушылық құрбанының әрекетіне байланысты, яғни меншікке немқұрайлы қарау, сақтау немесе жүктерді ілесу ережелерінің бұзылуы.

С.Ф. Милуков әділ түрде атап өткендей, «Теміржол тасымалдары контекстінде құрбанның рөлін елемеге болмайды — мүлікке жауапсыз қарау, сақтау және қорғау стандарттарын бұзу қылмыстық жағдайды күшейтіп, көлік жүйесінің қорғаныс әлеуетін төмендетеді» [46, 208 б.].

Қазақстан көлік полициясының тәжірибесінде ұрлықтар жәбірленуші тараптың салғырттығы нәтижесінде орын алған жағдайлар бар: пойыздарда жолаушылар ноутбуктер мен сөмкелерін қараусыз қалдырған; станцияларда жүк иелері вагондарды тиісті түрде мөрлеп, күзетпен қамтамасыз етпеген; логистикалық компаниялардың қызметкерлері құлыптарды тексермеген, дабыл жүйесін қоспаған.

Мысалы, 2022 жылы Қостанай облысында жүк вагонынан 4 млн теңгеден астам сомаға жабдық ұрланды. Анықталғандай, вагон мөрленбеген, күзет болмаған, ал жіберуші тараптың өкілі тиеу кезінде қатыспаған. Сот қылмыстық құқық бұзушылықты жасаған тұлғалардың әрекетін ұрлық деп таныды, бірақ сонымен бірге жүк иесінің сақтау міндеттерін елемегенін атап өтті, бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың алдын алуға кедергі келтірген.

Виктимділікті төмендету үшін мүлікті қорғаудың техникалық құралдарын (дабыл жүйесі, қолжетімділікті бақылау және басқару жүйесі, бақылау-өткізу жүйесі, бейнебақылау жүйесі, тиімді құлыптау құрылғыларын әзірлеу, есік пен терезелерді нығайту) кеңінен пайдалану қажет.

Сонымен қатар, мүліктік қылмыстық құқық бұзушылықтар, оның ішінде ұрлықтардың өсуі жағдайында, құқық қорғау шараларының жеткіліксіз екені байқалады. Ұрлықтардың едәуір бөлігі көлік саласында жасалады, мұнда полиция әр нысанды тәулік бойы күзете алмайды.

Осы тұрғыда азаматтардың хабардарлығын арттыруға бағытталған алдын алу шаралары кешенді профилактика жүйесінің негізгі элементіне айналуы тиіс. Ұрлық түрлері, алаяқтық схемалары, тұрғын аудандардың осал тұстары және нақты сақтық шаралары туралы халықты дер кезінде ақпараттандыру қылмыстық құқық бұзушылықтар санын азайтып қана қоймай, қоғамды олардың алдын алу үдерісіне тартуға мүмкіндік береді.

Бұл ретте АҚШ-тың оң тәжірибесін атап өтуге болады — 1972 жылдан бері «Neighborhood Watch» (Көршілер бақылауы) бағдарламасы жұмыс істейді және Ұлттық бақылау топтары қауымдастығы үйлестіреді. Бағдарлама келесіге негізделген: тұрғындарды ұрлықтардың әдеттегі схемалары туралы үнемі ақпараттандыру, үй мен мүлікті қорғау бойынша нұсқаулықтар, полиция мен қоғам арасындағы тығыз байланыс.

Ұлыбританияда осыған ұқсас «Crimestoppers» бағдарламасы жұмыс істейді, ол әлеуметтік желілер, теледидар, мобильді қосымшалар арқылы қылмыстық схемалар туралы ақпарат таратады. Бағдарлама азаматтар тарапынан анонимді ақпарат беруге және олардың жауапкершілігін арттыруға баса мән береді.

«Көршілер бақылауы» бағдарламасы — бұл «тиімді, аз шығынды және әлеуметтік маңызды қылмыстың алдын алу шарасы, ол азаматтар мен полиция күштерінің бірігуіне негізделген. Қазақстанда осындай бастамаларды, әсіресе көпқабатты үйлерде, жеке сектор мен саяжай алаптарында енгізу қауіпсіздік деңгейін едәуір арттырып, халықтың виктимділігін төмендетуі мүмкін» [47, 50 б.].

Теміржол және басқа көлік түрлерінде электронды тасымал көлемінің өсуімен, онлайн билет сатудың кеңеюімен қатар, жолаушылардың жеке заттар мен багажды тасымалдау ережелері туралы құқықтық хабарсыздығы — маңызды проблема ретінде қалып отыр.

Тәжірибе көрсеткендей, жолаушылардың көлік ережелерін білмеуі немесе сақтамауы олардың мүлкін жоғалтуына, сақтау талаптарын бұзуға, апаттық жағдайларға, сондай-ақ ұрлықтар мен шағымдарға алып келеді. Мысалы, үлкен көлемдегі жүк жолды бөгеп тастайды немесе сөрелерден құлап кетіп, жарақатқа себеп болады. Сонымен қатар, жолаушы жүкті ресімдемеген немесе сақтық шараларын қолданбаған жағдайда, ұрлық фактілері даулар мен талап-шағымдарға ұласады.

Электрондық билет сатып алу кезінде жолаушының тасымалдау ережелерімен міндетті түрде танысу рәсімін енгізу — виктимологиялық профилактика шарасы болып табылады. Бұл — жолаушының қылмыс пен апатты жағдайлардан қорғану қабілетін арттыруға бағытталған.

Қазақстанда жыл сайын жолаушылар тиісті түрде тіркелмеген багаждың жоғалуы немесе ұрлануы фактілері бойынша талаптар қояды. Көп жағдайда олардың белгіленген көлем немесе салмақтан асқан жүктердің багаж ретінде рәсімделуі қажет екенін білмегені анықталады.

Мысалы, 2021 жылы «Алматы – Астана» пойызының жолаушысы жалпы багаж бөлімінен ноутбугының ұрланғанына арызданған. Тексеру барысында ноутбук арнайы рәсімделмегені, жолаушы оны бекітпегені, ал билет сатып алу кезінде сайттағы тасымалдау ережелері оқылмағаны анықталды. Сот жәбірленушіге шығынды өтеуден бас тартып, оның мүліктің сақталуына қатысты міндеттемелерді орындамағанын атап өтті.

Осыған байланысты жолаушылардың ақпараттануын арттыру, ұрлықты азайту және қызмет сапасын жақсарту мақсатында электрондық билет сатып алу кезінде жолаушы жүк тасымалдаудың ерекшеліктерімен міндетті түрде танысуы тиіс. Бұл кражалар, жоғалту және апаттық жағдайлардың алдын алу үшін қажет. Тасымалдау ережелерімен танысу туралы міндетті белгісі жоқ жағдайда билет сатып алу мүмкін болмауы тиіс.

Теміржол көлігінде жасалатын ұрлықтардың латенттілігі (жасырын болуы) жоғары. Бұл көбінесе жәбірленушілердің полицияға жүгінуге құлықсыздығымен, қашық учаскелердегі тергеудің күрделілігімен байланысты.

Теміржолдағы ұрлықтардың латенттілігі қоғамда әділетсіздік сезімін, құқық қорғау органдарына сенімсіздікті тудырады және жаңа қылмыстық құқық бұзушылықтардың қайталануына жағдай жасайды. Вагондардан, купелерден, жүк бөліктерінен және инфрақұрылым объектілерінде жасалатын ұрлықтар кең таралғанына қарамастан, жиі тіркелмей қалып жатады.

Латенттіліктің себептері:

- жолаушылар зиянды шамалы деп есептеп, полицияға жүгінбейді немесе нәтиже болмайды деп сенбейді;

- жүк жөнелтушілер құқық қорғау органдарын тартпай, шығынды тасымалдаушымен өзара шешуге тырысады;

- бейнебақылаудың болмауы, әлсіз бақылау, жолдың «көрінбейтін» учаскелері;

- пойыз құрамдарының төмен біліктілігі және «ұсақ» ұрлықтар бойынша тергеуге сенімсіздік.

Осылайша, ресми статистика нақты қылмыстық құқық бұзушылық деңгейін төмендетіп көрсетеді, бұл өз кезегінде көліктегі тиімді профилактикалық және қорғау шараларын әзірлеуді қиындатады.

Ішкі істер министрлігінің деректеріне сәйкес, 2023 жылы теміржол көлігінде 700-ге жуық ұрлық ресми тіркелген. Алайда сарапшылардың (ҚТЖ, логистикалық компаниялар мен тәуелсіз зерттеулер деректері бойынша) бағалауы бойынша нақты оқиғалар саны 3–5 есе көп болуы мүмкін.

Мысалы, 2022 жылы Ақтөбе облысында теміржол учаскесінен кабель мен жабдықты ұрлаған топ әшкереленді. Тергеу мұндай оқиғалар үнемі орын алғанын, бірақ депо тарапынан залал өз күштерімен қалпына келтірілгендіктен, олар тіркелмегенін көрсетті.

Мәселен, мысалы Павлодар жолының 32-ӨСБ аумағындағы жеке кәсіпорынның күзетшісі азамат Д. ұстады, ӨСБ-ға тиесілі 3 дана Д65 астарын

ұрламақ болған, сол арқылы 3 089 теңге көлемінде материалдық залал келтірген.

ҚР ҚК нің 24 бабына сәйкес, егер бұл ретте қылмыстық құқық бұзушылық адамға байланысты емес мән-жайлар бойынша соңына дейін жеткізілмеген болса, тікелей ниетпен жасалған, қылмыстық құқық бұзушылық жасауға тікелей бағытталған әрекеттер (әрекетсіздік) қылмыстық құқық бұзушылық жасалған әрекет деп танылады. Бұл ретте, қастандық жасағаны үшін қылмыстық жауаптылық тек ауырлығы орташа қылмыстық құқық бұзушылықтар, ауыр немесе аса ауыр қылмыстар бойынша туындайды, қылмыстық теріс қылықтар бойынша қылмыстық жауаптылық көзделмеген. Осылайша, 28.02.2024 ж. қылмыстық іс қылмыстық құқық бұзушылық құрамының болмауына байланысты тоқтатылды.

Осылайша, теміржол көлігіндегі ұрлықтардың латенттілігі — бұл көліктегі қауіпсіздікке төнетін елеулі әрі жүйелі қатер. Оны елемеу қауіпсіздік пен алдын алу шараларын жоспарлауда қателіктерге алып келеді. Мәселені шешу техникалық және ұйымдастырушылық шараларды, сондай-ақ жолаушылармен және қызметкерлермен белсенді жұмысты, тиімділігін дәлелдеген халықаралық тәжірибені пайдалануды талап етеді.

Осыған байланысты халықтың құқықтық санасын және құқықтық мәдениетін арттыру, азаматтық белсенділікті көтеруге ықпал ететін ұйымдастырушылық, ағартушылық және басқарушылық шараларды қолдану; халықтың құқық қорғау органдарымен өзара іс-қимылдың нысандары мен әдістерін әзірлеу; теміржол саласындағы өтініш берушілер мен коммерциялық ұйымдармен өзара іс-қимыл тетігін жетілдіру қажет.

Теміржол көлігінде ұрлықтың алдын алу ерекшелігі — бұл қылмыстылықты туындататын себептер мен жағдайларды анықтауға, әлсіретуге немесе жоюға бағытталған әрекет, яғни криминологиялық тиімділіктің көрсеткіші ретінде әрекет етеді.

Бұл бағытта ерекше маңызға заманауи техникалық құралдарға негізделген алдын алу (превентивтік) қызмет ие, ол қылмыстық құқық бұзушылық жасауға ықпал ететін себептер мен жағдайларды жоюға бағытталған.

Осы мақсатта жолаушылар вагондарындағы жалпы қолжетімді орындарды, соның ішінде тамбурларды бейнебақылау жүйелерімен жабдықтау, вокзалдар мен аялдама платформаларында жолаушылардың мінуі мен түсуін тіркейтін бейнебақылау жүйелерін орнату қажет.

Сонымен қатар, теміржол көлігінде жаңа ақпараттық технологияларды — бейнебақылау, дабыл жүйелері, GPS-треккинг, электрондық құлыптар (пломбалау, жүктің қозғалыс кезеңдерінің барлығында есебі) қолдану маңызды.

Техникалық құралдарды (CCTV, кіруді бақылау жүйелері, инфрақызыл қозғалыс датчиктері) пайдалану — алдын алудың ажырамас элементі. Қылмыскер визуалды бақылау жағдайында әрекет етуге сирек барады,

сондықтан бейнекамералар мен жарықтандыру маңызды тосқауыл болып табылады.

Бұл тұрғыда шетелдік елдердің тәжірибесін атап өту қажет.

Мысалы, Германияда әрбір вагон бейнекамералармен жабдықталған, әсіресе тамбурлар мен секциялар арасындағы өткелдер. Вокзалдарда бет-әлпетті тану жүйелері және қарбалас сағаттарда патрульдер жұмыс істейді. Бұл үш жыл ішінде ұрлықтарды 40%-ға азайтуға мүмкіндік берді.

Ұлыбританияда қала маңындағы пойыз вагондары тек бейнебақылаумен ғана емес, сондай-ақ пойыз қозғалыссыз тұрғанда сөрелердегі заттардың алынуын тіркейтін қозғалыс индикаторларымен жабдықталған. Станциялар мен платформаларда интеллектуалды бейнебақылау жүйесі орнатылған, ол күдікті әрекеттер (бір орында ұзақ тұру, жабық аймақтарға ену әрекеті) кезінде күзетке сигнал береді.

Жапонияда Shinkansen жоғары жылдамдықты пойыздары әр вагонында бейнекамерамен жабдықталған. Жолаушылар билет сатып алу кезінде қауіпсіздік ережелері мен багажды сақтау туралы ескерту алады. Полиция станциялардағы күдіктілердің қозғалысын нақты уақытта бақылау үшін камераларды пайдаланады.

Осылайша, теміржол көлігіндегі ұрлықтың алдын алу — бұл қылмыстық құқық бұзушылықтың мүмкіндіктерін жою қағидатына негізделген қарсы әрекеттің негізгі және басым бағыты. Тамбурларда, өткелдерде, вокзалдар мен платформада бейнебақылау жүйелерін орнату — бұл жай ғана техникалық шара емес, бұл өзінің тиімділігін тәжірибе жүзінде дәлелдеген және әлемдік құқықтық тәжірибемен қолдау тапқан криминологиялық саясаттың маңызды элементі. Құқық қолдану тәжірибесін және криминологиялық зерттеулердің дәлелдемелік базасын пайдалана отырып, Қазақстанда мұндай шешімдерді белсендірек енгізуі қажет.

ҚОРЫТЫНДЫ

Темір жол көлігі қызметінің маңызды аспектілерінің бірі – азаматтардың қауіпсіздігін қамтамасыз ету болып табылады. Бұл көлік түрі жолаушылардың жеке мүлкін ұрлау үшін тәуекелді объектіге айналатындықтан, онда адамдардың көп ағыны бар. Жолаушылардың жеке мүлкін ұрлау фактілерінің санының өсуі, олардың тұрақты түрде орын алуы жолаушылардың қауіпсіздік деңгейіне теріс әсер етеді, сонымен қатар темір жол көлігінің тартымдылығын да төмендетеді.

Темір жол көлігінде жасалатын меншікке қарсы қылмыстық құқық бұзушылықтар Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексіне сәйкес бірнеше баптармен реттеледі: «Ұсақ-түйек жымқыру» (ҚР ҚК 187 бабы), «Ұрлық» (ҚР ҚК 188 бабы), «Тонау» (ҚР ҚК 191 бабы), «Қарақшылық» (ҚР ҚК 192 бабы), «Қорқытып алу» (ҚР ҚК 194 бабы).

Темір жол көлігіндегі меншікке қарсы қылмыстардың ішіндегі ең жиі кездесетіні жолаушылардың жеке мүлкін ұрлау болып табылады. Қазақстан Республикасы Бас прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу комитетінің деректеріне сәйкес, темір жол көлігінде жасалатын қылмыстық құқық бұзушылықтардың жалпы құрылымында жеке мүлкті ұрлаудың үлесі 50%-дан асады, бұл көрсеткіш тұрақты түрде байқалуда.

Ұрлықтың жалпы сипаттамасын аша отырып, теміржол көлігіндегі ұрлықты қылмыстық-құқықтық реттеудің шетелдік тәжірибесін де қарастырған жөн. Халықаралық тәжірибе теміржол көлігіндегі ұрлықпен күресудің кешенді тәсілінің маңыздылығын көрсетеді. Қазақстан үшін көлік инфрақұрылымының ерекшеліктерін ескере отырып, заңнаманы жетілдіру, ведомстволық бақылауды дамыту және заманауи цифрлық шешімдерді енгізу өзекті болып көрінеді.

Жолаушылардың жеке мүлкін ұрлаудың алдын алудағы маңызды критерийлердің бірі – ұрлықты жасауға ықпал ететін факторларды анықтау болып табылады. Қылмыстық құқық бұзушылықтың себептері – бұл оған алып келетін, оның өмір сүруін қолдайтын немесе оның өсуіне немесе төмендеуіне әсер ететін қоғамдық құбылыстар. Ал жағдайлар қылмыстық құқық бұзушылықты тудырмайды, бірақ оны жүзеге асыруға көмектеседі.

Темір жол көлігінде жолаушылардың жеке мүлкін ұрлаудың детерминанттарын қарастырған кезде, ұрлықтың осы түріне тән себептерді жалпы сипаттағы себептерден бөліп көрсету керек. Мұндай себептердің бірқатары қоғамдағы әлеуметтік шиеленістің жоғары болуымен байланысты, ол қанағаттандырылмаған қажеттіліктердің өсуіне, ал олар өз кезегінде өмір сүру деңгейінің төмендеуіне әкеледі.

Құқық қорғау органдарының қызметіндегі кемшіліктер де жолаушылардың жеке мүлкін ұрлауға ықпал ететін себептер қатарына кіреді. Мысалы, көліктегі полицияның кадрлық жасақталмауы немесе поезд бригадаларының қызметкерлерінің өз міндеттерін тиісті түрде орындамауы. Пойыз қызметкерлері жиі жағдайда вагонда бөгде адамдардың болуына немесе

билетсіз жолаушыларды тасымалдауға жол береді, бұл ұрлық жасауға жағдай жасап, оны ашу процесін қиындатады. Қазіргі заманғы ақпараттық технологиялар арқылы қалааралық пойыздардағы барлық жолаушылардың есебін жүргізуге мүмкіндік болса да, тексеру шаралары кезінде билетсіз жолаушылар немесе вагондарда бөгде адамдар болған жағдайда ақпараттың болмауы, құқық қорғау органдарының назарынан тыс қалуына әкеп соғады.

Темір жол көлігінде жолаушылардың жеке мүлкін ұрлауға ықпал ететін тағы бір себеп – тиісті материалдық-техникалық базаның болмауы. Көліктік компаниялар қарыз қаражатының қымбаттылығы, тасымалдау көлемінің төмендігі және маржа мөлшерінің аздығынан жылжымалы жүк паркін жаңартуды тоқтатқан.

Жолаушылардың жеке мүлкін ұрлау көбіне адамның мінез-құлқының салдары болып табылады. Әдетте, ұрлықтар «стихиялы топтар» тарапынан жасалады, көбінесе вагонда алкоголь ішкен кезде, танысу үшін, ал сирек жағдайда қылмыстық құқық бұзушылық әрекеттері алдын ала келісіммен жүзеге асырылады.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтардың криминологиялық сипаттамасы – көлік инфрақұрылымы объектілерінде жасалатын мүлікт жымқыру нысаны болып табылады. Бұл қылмыстық құқық бұзушылықтар жоғары латенттілік деңгейімен, ұйымдасқан сипатымен және ашудың күрделілігімен ерекшеленеді.

Көлік саласында жүк пен жолаушылар мүлкін ұрлау басым, бұл көбінесе көлік қызметкерлерінің немесе қылмыстық топтардың қатысуымен жүзеге асады. Объект – мүлік: жүк, жолаушылардың жеке заттары, жабдықтар мен материалдар. Субъектілер – кездейсоқ тұлғалардан бастап көлік қызметкерлері мен қылмыстық топтарға дейін. Әдістер – вагондарды бұзу, қоймаларға кіру, жүк багажын ұрлау және құжаттарды қолдан жасау.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтардың себептері мен жасалу жағдайларын зерттеу олардың негізгі себептері ретінде: пайдакүнемдік ниеттер, жұмыссыздық, табыстың төмендігі, басшылық тарапынан тиісті бақылаудың болмауы екенін көрсетеді. Ұрлықтарға ықпал ететін негізгі жағдайлар: күзеттің әлсіздігі, техникалық құралдардың жеткіліксіздігі, жүктерді алып жүрудің болмауы.

ҚР АҚ және «Қазақстан Республикасындағы көлік туралы» ҚР Заңының нормаларында көзделген жүктің жоғалуына немесе бүлінуіне тасымалдаушының азаматтық-құқықтық жауапкершілігі тек жәбірленуші тарапқа өтемақы төлеумен шектеледі және тасымалдаушыға тәртіптік әсер етуді көздемейді. Сонымен қатар, тасымалдау ережелерін жүйелі түрде бұзу ұрлықтардың жасалуына ықпал етіп, қоғамдық мүдделерге қауіп төндіреді және көлік қауіпсіздігі саласына қатысты әкімшілік құқықбұзушылық ретінде қаралуы тиіс.

Осыған байланысты, егер жүктің жоғалуы немесе бүлінуі тасымалдаушының күзет, пломбалау, маршрутты бақылау міндеттерін бұзуына байланысты орын алса, оған әкімшілік жауапкершілік енгізу қажет. Бұл ретте

негізгі элемент – тасымалдаушының міндеттерін бұзу мен жүктің теміржол көлігінде ұрлануы арасындағы себеп-салдарлық байланыстың болуы.

«571 – бап. Жолаушыларды, багажды және жүктерді тасымалдау қағидаларын бұзу

4-1. Теміржол көлігімен жүктерді, багажды және жүк-багажды тасымалдау ережелерін бұзу, бұл күзет, алып жүру, пломбалау немесе бақылау міндеттерін тиісінше орындамауға байланысты жүктің ұрлануына, бүлінуіне немесе жоғалуына әкелген жағдайда –

жеке тұлғаларға – он, лауазымды адамдарға – он бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – жиырма бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – отыз, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне – қырық айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға және лицензияның қолданылуы тоқтатылуға әкеледі.

4-2. Осы баптың 4-1-бөлігінде көзделген әрекеттер бір жыл ішінде әкімшілік жаза қолданылғаннан кейін қайталанып жасалған жағдайда –

жеке тұлғаларға – отыз, лауазымды адамдарға – отыз бес, шағын кәсіпкерлік субъектілеріне – елу бес, орта кәсіпкерлік субъектілеріне – алпыс, ірі кәсіпкерлік субъектілеріне – жетпіс айлық есептік көрсеткіш мөлшерінде айыппұл салуға және лицензиядан айырыға әкеледі.».

Теміржол көлігінде ұрлық жасау кезінде қылмыстық мінез-құлық механизміндегі жәбірленушінің рөлі кейбір жағдайларда олардың мүқиятсыздығы, сақ болмауы, ұқыпсыздығы арқылы көрінеді. Бұл жағдайларда виктимологиялық профилактиканың басты бағыттары мыналар болып табылады: мүлікті қорғау бойынша техникалық құралдарды (дабыл жүйелері, қолжетімділікті бақылау және басқару жүйесі, өткізу-бақылау жүйесі, бейнебақылау жүйесі, тиімді құлыптау құрылғыларын әзірлеу, есік пен терезелерді нығайту) кеңінен пайдалану; азаматтарға әртүрлі ұрлық түрлерінің ерекшеліктері және қауіпсіздік шаралары туралы қажетті ақпаратты уақытылы жеткізу, бұл азаматтарды профилактикалық жұмысқа тартуды болжайды (мысалы, «Көршілер бақылауы» бағдарламасы сияқты); электрондық билетті сатып алу кезінде жолаушы жүкті тасымалдау ерекшеліктерімен міндетті түрде танысуы тиіс.

Ұрлықтың, жоғалудың және жазатайым оқиғалардың алдын алу мақсатында, ережелермен таныспай билет сатып алу – мүмкін емес.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтар жоғары латенттілікпен ерекшеленеді, бұл көбінесе жәбірленушілердің полицияға жүгінуден бас тартуымен, әсіресе шалғай бағыттарда жүк тасымалдау кезінде ұрлықты тергеудің қиындығымен байланысты.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтардың латенттілігі қоғамда әділетсіздік сезімін, құқық қорғау органдарына деген сенімсіздікті тудырады және сонымен бірге жаңа қылмыстық құқық бұзушылықтардың туындауына жол ашады.

Осыған байланысты: халықтың құқықтық санасы мен құқықтық мәдениетін арттыру, азаматтардың әлеуметтік белсенділігін арттыруға ықпал ететін ұйымдастырушылық, ағартушылық және басқарушылық шараларды

қолдану, халық пен құқық қорғау органдары арасындағы өзара іс-қимылдың нысандары мен әдістерін әзірлеу, құқық қорғау органдарының өтініш берушілермен және теміржол саласындағы коммерциялық ұйымдармен өзара іс-қимыл механизмін жетілдіру қажет.

Жолаушылар тарапынан тасымалдаушының қызметіне рейтингтік баға беру жүйесін енгізу қажет, бұл мемлекет тарапынан субсидиялауға әсер етеді.

Теміржол көлігіндегі ұрлықтарға қарсы күрестің негізгі бағыттарының бірі – оларды алдын алу. Мұндай алдын алудың ерекшелігі – ол әрқашан қылмыстылықты тудыратын себептер мен жағдайларды анықтауға, әлсіретуге немесе жоюға бағытталған, бұл криминологиялық зерттеулердің тиімділігінің өзіндік көрсеткіші ретінде қызмет етеді.

ПАЙДАЛАНЫЛҒАН ДЕРЕККӨЗДЕРДІҢ ТІЗІМІ

- 1 Қазақстан Республикасының Қылмыстық кодексі 2014 жылғы 3 шілдедегі № 226-V ҚРЗ [Электрондық ресурс]. Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1400000226> (жүгінген күні: 05.03.2025).
- 2 Қазақстан Республикасы Бас Прокуратурасының Құқықтық статистика және арнайы есепке алу жөніндегі комитетінің Құқықтық статистиканың интернет-порталы [Электрондық ресурс]. Айналыс режимі: <https://qamqor.gov.kz/crimestat/statistics> (жүгінген күні: 05.03.2025).
- 3 Рогова Е. В. Проблемы уголовной ответственности за совершение преступлений экономической направленности на объектах железнодорожного транспорта (региональный аспект) // Российский следователь. - 2012. - № 1. - С. 27-29.
- 4 Әкімшілік құқық бұзушылық туралы Қазақстан Республикасының Кодексі 2014 жылғы 5 шілдедегі № 235-V ҚРЗ [Электрондық ресурс]. Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/kaz/docs/K1400000235> (жүгінген күні: 05.03.2025).
- 5 Винокуров В.О. Предупреждение преступности на железнодорожном транспорте: проблемы противодействия и гармонизации деятельности субъектов // Уголовный закон: проблемы и перспективы: материалы международной научно-практической конференции 15 апреля 2011 года. - Тамбов: Изд-во ТРОО "Бизнес-Наука-Общество", 2011. - С. 241-245.
- 6 1996 жылғы 13 маусымда қабылданған Ресей Федерациясының қылмыстық кодексі [Электронды ресурс]. Айналыс режимі: http://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_10699/b5267e54e246ea6638ee31beff44931ebd331eae/. (жүгінген күні: 05.01.2025).
- 7 1994 жылғы 22 қыркүйекте қабылданған Өзбекстан Республикасының қылмыстық кодексі [Электронды ресурс]. Айналыс режимі: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30421110&pos=3;-106#pos=3;-106. (жүгінген күні: 05.01.2025).
- 8 2021 жылғы 28 қазанда қабылданған Қырғыз Республикасының қылмыстық кодексі [Электронды ресурс]. Айналыс режимі: https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=36675065&pos=4;-106#pos=4;-106. (жүгінген күні: 05.01.2025).
- 9 Қазақ-қырғыз шекарасында жүк көліктерінің қозғалысы жеделдетілді [Электронды ресурс]. Айналыс режимі: <https://7kun.kz/ru/news/qazaq-qyrgyz-shekarasynda-zhuk-kolikterinin-qozgalysy-zhedeldetildi>. (жүгінген күні: 05.03.2025).
- 10 2021 жылғы 5 мамырда қабылданған Армения Республикасының қылмыстық кодексі [Электронды ресурс]. Айналыс режимі: <https://hrlib.kz/document/176585>. (жүгінген күні: 05.01.2025).
- 11 1998 жылғы 21 мамырда қабылданған Тәжікстан Республикасының қылмыстық кодексі [Электронды ресурс]. Айналыс режимі:

https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=30397325&pos=4;-106#pos=4;-106.
(жүгінген күні: 05.03.2025).

12 Белокобыльский Н.Н. Преступления против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Уголовный кодекс Российской Федерации [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://www.iprbookshop.ru/117546.html>.
(дата обращения: 20.02.2025).

13 Максименко А.В., Лашенко Р.А. Некоторые криминологические аспекты противодействия корыстно-насильственным преступлениям, совершаемым в поездах дальнего следования [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-kriminologicheskie-aspekty-protivodeystviya-korystno-nasilstvennym-prestupleniyam-sovershaemym-v-poezdah-dalneg>. (дата обращения: 20.02.2025).

14 Кудрявцев В. Н. Общая теория квалификации преступлений. - 2-е изд., перераб. и доп. - М.: Юристъ, 2004. - 304 с.

15 Алтушкина К.С. Проблемы квалификации преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и железнодорожных объектах // Актуальные проблемы уголовного права и процесса, уголовно-исполнительного права и криминалистики: материалы VIII научно-практической конференции, Саранск, 29 марта 2019 г. – Саранск: ЮрЭксПрактик, 2019. – С. 6-10.

16 Қазақстан Республикасының 1994 жылғы 27 желтоқсандағы Азаматтық кодексі [Электрондық ресурс]. Айналыс режимі: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K940001000>. (жүгінген күні: 04.03.2024).

17 Қазақстан Республикасының Жоғарғы Сотының 2003 жылғы 11 шілдедегі № 8 «Бөтеннің мүлкін заңсыз иемдену жөніндегі істер бойынша сот тәжірибесі туралы» [Электрондық ресурс]. Айналыс режимі: https://adilet.zan.kz/rus/docs/P03000008S_ (жүгінген күні: 05.03.2025).

18 Бабенков А.А. К вопросу о понятии транспортного преступления // Юридическая наука в XXI веке: актуальные проблемы и перспективы их решений: сборник научных статей по итогам работы пятая круглого стола со Всероссийским и международным участием, Шахты, 30-31 мая 2020 г. – Шахты: ООО «КОНВЕРТ», 2020. – С. 66-69.

19 Рахметов С.М. Необходимо исключить из Уголовного кодекса Республики Казахстан бесполезный институт уголовных проступков [Электронный ресурс]. Режим доступа: [tps://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39317821&pos=21;-36#pos=21;-36](https://online.zakon.kz/Document/?doc_id=39317821&pos=21;-36#pos=21;-36). (дата обращения: 20.02.2025).

20 Борчасвили И.Ш. Комментарий к Уголовному Кодексу Республики Казахстан (Особенная часть). Том 2. - Алматы. – 2023. – 1023 с.

21 Серегин М. В., Тетерюк А. Г. Отдельные аспекты профилактики и предупреждения преступлений против собственности в пассажирских поездах [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/otdelnye-aspekty-profilaktiki-i-preduprezhdeniya-prestupleniy-protiv-sobstvennosti-v-passazhirskih-poezdah>. (дата обращения: 20.02.2025).

- 22 Криминология: Учебник для вузов/Под общ. ред. д. ю. н., проф. А. И. Долговой. — 3-е изд., перераб. и доп. — М.: Норма, 2005. - 912 с.
- 23 Казакова Ю. К вопросу о личности преступника, совершающего корыстно-насильственные преступления при оказании услуг по перевозке пассажиров // Российский следователь. - 2007. - № 7. - С. 29-31.
- 24 Прокументов Л. М. Проблемы раннего предупреждения правонарушений несовершеннолетних // Сибирский юридический вестник. - 2004. - № 1. - С. 33–38.
- 25 Фокин О. Г. Криминологические меры противодействия преступлениям против собственности, совершаемым на объектах железнодорожного транспорта: Дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2006. – 188 с.
- 26 Алауханов Е.О. Криминология (Қылмыстану). Оқулық. – Алматы, 2021. – 271 б.
- 27 Смахтин Е. В., Белоусов А. В. Способы совершения краж на железнодорожном транспорте из одежды, сумки или другой ручной клади, находящихся при потерпевшем [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sposoby-soversheniya-krazh-na-zheleznodorozhnom-transporte-iz-odezhdy-sumki-ili-drugoy-ruchnoy-kladi-nahodyaschihsya-pri-poterpevshem>. (дата обращения: 11.04.2025).
- 28 Репецкая А. Л., Рыбальская В. Я. Криминология: Общая часть. Учеб. пособие. - Иркутск, 1999. - 240 с.
- 29 Осипов С. А., Лизунов А. С. Особенности квалификации объекта кражи на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-kvalifikatsii-obekta-krazhi-na-zheleznodorozhnom-transporte>. (дата обращения: 11.04.2025).
- 30 Казакова Ю. С. Криминологическая характеристика и предупреждение преступлений в сфере оказания автотранспортных услуг: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Иркутск, 2007. – 28 с.
- 31 Номоконов В. А. Причины преступности в современной России: проблема обостряется // Всероссийский криминологический журнал. - 2017. - Т. 11. - № 2. - С. 247–257.
- 32 Кайбжанов М.Ж. Предупреждение краж в Республике Казахстан: дис. ... канд. юрид. наук. – М.: ФГКОУ ВО «Академия Генеральной прокуратуры Российской Федерации», 2018. – 200 с.
- 33 Верещагин Д. В. Уголовно-правовые и криминологические аспекты борьбы с мошенничеством: дис. ... канд. юрид. наук. - М., 2000. - 168 с.
- 34 Амельчаков И. Ф., Александров А. Н., Столбина Л. В. Организация обеспечения безопасности граждан и их имущества на объектах железнодорожного транспорта // Проблемы правоохранительной деятельности. 2014. № 4. - С. 6-9.
- 35 Некрасов А.П., Некрасов В.А. Особенности квалификации краж грузов, совершенных с незаконным проникновением, в сфере грузовых перевозок на объектах железнодорожного транспорта [Электронный ресурс]. Режим доступа:

<https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-kvalifikatsii-krazh-gruzov-sovershennyh-s-nezakonnym-proniknoveniem-v-sfere-gruzovyh-perevozok-na-obektah>. (дата обращения: 11.04.2025).

36 Эфрикян Р.А. Хищения на железнодорожном транспорте: современное состояние преступности и тенденции ее развития [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/hischeniya-na-zheleznodorozhnom-transporte-sovremennoe-sostoyanie-prestupnosti-i-tendentsii-ee-razvitiya-v-rossii>. (дата обращения: 11.04.2025).

37 Дубовой И. П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: дис. ... канд. юрид. наук. - Саратов, 2007. - 205 с.

38 Крицкая Ю.В. Специально-криминологические меры предупреждения хищений, совершаемых на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/spetsialno-kriminologicheskie-mery-preduprezhdeniya-hischeniy-sovershaemyh-na-zheleznodorozhnom-transporte>. (дата обращения: 24.03.2025).

39 Шахматов А.В., Ставцев В. Г. Некоторые вопросы общей профилактики хищений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, оперативно-розыскными мерами [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/nekotorye-voprosy-obshchey-profilaktiki-hischeniy-sovershaemyh-na-obektah-zheleznodorozhnogo-transporta-operativno-rozysknymi-merami>. (дата обращения: 24.03.2025).

40 Беккариа Ч. О преступлениях и наказаниях: сост. и предисл. В.С. Овчинского. — Москва: ИНФРА-М, 2025. - 183 с.

41 Моисеев Н.А. О некоторых общепрофилактических мероприятиях, проводимых подразделениями уголовного розыска, по предупреждению краж, совершаемых в поездах Дальнего следования // Вестник Белгородского юридического института МВД России им. И.Д. Путилина. – 2021. – № 3. – С. 52-57.

42 Попова В.В. Преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте: криминологическая характеристика // Право и государство: теория и практика. – 2020. – № 6 (186). – С. 150-151.

43 Приходько Н. Ю. Предупреждение органами внутренних дел контрабанды на железнодорожном транспорте. Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 2015. – 22 с.

44 Варыгин А. Н. Особенности преступности на железнодорожном транспорте [Электронный ресурс]. Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-prestupnosti-na-zheleznodorozhnom-transporte>. (дата обращения: 11.04.2025).

45 Алауханов Е.О. Криминология: учебник. - Санкт-Петербург: Юридический центр Пресс, 2024. - 608 с.

46 Милуков С. Ф. Проблемы криминологической обоснованности российского уголовного законодательства: дис. ... д-ра юрид. наук. - СПб., 2000. - 422 с.

47 Тимко С. А. Предупредительно-профилактическая деятельность органов предварительного расследования в отношении жертв преступлений // Вестн. Ом. юрид. акад. – 2017. – Т. 14, № 2. – С. 49-51.

ҚОСЫМША 1

Қазақстан Республикасында жолаушылар тарапынан тасымалдаушылардың қызметін рейтингтік бағалау жүйесін енгізу АЛГОРИТМІ

1. Жалпы ережелер

Тасымалдаушыларды рейтингтік бағалау жүйесін енгізудің мақсаты- қоғамдық бақылау құралын құру және теміржол көлігінде жолаушыларға қызмет көрсету сапасын арттыру.

Жүйенің мәні жолаушылардың пікірлерін үнемі жинау, өңдеу және талдау болып табылады, соның негізінде тасымалдаушының рейтингі қалыптасады. Бұл бұзушылықтарға жедел әрекет етуге, қызметті жақсартуға және жауапты операторларды ынталандыруға мүмкіндік береді.

Рейтингтік бағалаудың осы жүйесін іске асыру Қазақстанның көлік саласын бақылау мен дамытудың жаңа моделін қалыптастыруды қамтамасыз етеді, онда халықтың белсенді қатысуы жолаушылар тасымалының сапасы мен ашықтығын арттыру үшін негіз болады.

2. Рейтингтік бағалау жүйесінің әдістемесі

Рейтингті қалыптастыру мынадай бағыттар бойынша жүзеге асырылатын болады:

- ✓ Ұқыптылық (30%) — нақты және жоспарланған кету/келу уақытын салыстыру.
- ✓ Тазалық пен жайлылық (25%) — санитарлық жағдайды, температураны, орындар мен инфрақұрылымның ыңғайлылығын бағалау.
- ✓ Қызмет көрсету мәдениеті (20%) — сыпайылық, хабардарлық, жолсеріктер мен қызмет көрсетуші персоналдың жеделдігі.
- ✓ Қауіпсіздік (15%) - қауіпсіздік сезімін субъективті бағалау, сондай-ақ оқиғалардың болуы.
- ✓ Қосымша қызметтер (10%) — тамақтану, интернет, құрылғыларды зарядтау, кондиционерлердің болуы және т. б.

Әрбір критерий 5 балдық шкала бойынша бағаланады. Қорытынды рейтинг айына бір рет автоматты түрде есептеледі.

3. Рейтингтік бағалау жүйесін техникалық іске асыру

Жүйе цифрлық платформа арқылы жүзеге асырылады:

- ✓ Пайдаланушы пойызды, маршрутты таңдап, бағалауды қалдыра алатын мобильді қосымша және веб-интерфейс;
- ✓ Нақты жолаушылар ғана кері байланыс жасай алатындай билет жүйесімен интеграция (билет нөмірі бойынша тексеру);

✓ Тасымалдаушы, бағыт және құрам түрі бойынша рейтингтерді шығарумен деректерді автоматты талдау.

4. Ақпараттық қолдау

Азаматтарды табысты тарту үшін жан-жақты ақпараттық науқан ұйымдастырылады:

- ✓ Вагондарда, билеттерде, вокзалдарда нұсқаулықтар мен QR-кодтарды орналастыру;
- ✓ Сапар аяқталғаннан кейін KTZ, eGov және SMS-хабарламалар қосымшаларындағы push-хабарламалар;
- ✓ Пойыздар мен әлеуметтік желілердегі кері байланыс қалай және неге маңызды екенін түсіндіретін роликтер;
- ✓ Мотивацияны енгізу: бонустар, жеңілдіктер, билеттер ұтыс ойындары немесе бағалауға қатысқаны үшін ұпайлар.

5. Күтілетін нәтижелер

- ✓ Қоғамдық бақылау есебінен тасымалдау сапасын жүйелі түрде арттыру;
- ✓ Тасымалдаушылардың жолаушылар алдындағы жауапкершілігін арттыру;
- ✓ Қызметтерге қанағаттанудың артуы және көлік жүйесіне деген сенімділіктің артуы;
- ✓ "Азамат – тасымалдаушы – мемлекет" бағалау мен өзара іс-қимылдың цифрлық экожүйесін қалыптастыру.

6. Рейтингтік бағалау жүйесінің тасымалдаушыларға әсері

Рейтинг жүйесі Сапа деңгейін көрсетіп қана қоймай, тасымалдаушыларға практикалық әсер етеді:

Жоғары рейтинг береді:

- ✓ Маршруттарды алу және конкурстарға жіберу басымдығы;
- ✓ Мемлекеттік көтермелеулер мен сыйлықтар;
- ✓ Клиенттік базаның оң имиджі мен өсуі.

Төмен рейтинг мыналарға әкеледі:

- ✓ Бақылаушы органдар тарапынан жоспардан тыс тексерулер жүргізу жайы;
- ✓ Қызметкерлерді міндетті оқыту;
- ✓ Кемшіліктер жойылғанға дейін бірқатар маршруттарға қол жеткізуді уақытша шектеуге қол жеткізу.

ҚОСЫМША 2