

АКАДЕМИЯ ПРАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ
ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН
ИНСТИТУТ ПОСЛЕВУЗОВСКОГО ОБРАЗОВАНИЯ

САДВАКАСОВ МАРАТ ХАБДУЛЛАЕВИЧ

Оперативно-розыскная деятельность органов внутренних дел
на железнодорожном транспорте: теория и практика

диссертация на соискание степени магистра национальной безопасности
и военного дела по образовательной программе «7М-12303-
Правоохранительная деятельность (научно-педагогическое направление)»

Научный руководитель
Заместитель директора
Института послевузовского образования
Ешназаров А.А.,
кандидат юридических наук,
старший советник юстиции

г. Косшы, 2026г.

ТҮЙІДЕМЕ

Магістрлік диссертация теміржол көлігіндегі ішкі істер органдарының жедел-ізвестіру қызметінің теориялық және практикалық аспектілерін кешенді талдауға арналған. Жұмыста көлік саласындағы қылмыстылықтың ерекшеліктері ашылып, жедел-ізвестіру қызметінің құқықтық және ұйымдастырушылық қамтамасыз етілу мәселелері анықталып, оны жетілдіру бағыттары негізделген.

РЕЗЮМЕ

Магистерская диссертация посвящена комплексному анализу теоретических и практических аспектов оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте. В работе раскрыты особенности преступности в транспортной сфере, выявлены проблемы правового и организационного обеспечения ОРД, а также обоснованы направления ее совершенствования.

SUMMSRY

The master's thesis is devoted to a comprehensive analysis of the theoretical and practical aspects of operational and investigative activities of internal affairs bodies in railway transport. The study reveals the specifics of crime in the transport sector, identifies problems of legal and organizational support of operational activities, and substantiates directions for their improvement.

СОДЕРЖАНИЕ

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ.....	4
ВВЕДЕНИЕ.....	5
1 ТЕОРЕТИКО-ПРАВОВЫЕ ОСНОВЫ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	
1.1 Сущность, принципы и задачи оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.....	10
1.2 Международные и национальные нормативные акты, регламентирующие оперативно-розыскную деятельность органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.....	20
1.3 Криминологическая характеристика преступности на железнодорожном транспорте и особенности ее выявления средствами ОРД	29
2 ОСОБЕННОСТИ ОСУЩЕСТВЛЕНИЯ ОПЕРАТИВНО-РОЗЫСКНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ОРГАНОВ ВНУТРЕННИХ ДЕЛ НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ	
2.1 Организационно-правовое обеспечение оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.....	36
2.2 Оперативно-розыскные мероприятия по выявлению и раскрытию уголовных правонарушений на объектах железнодорожного транспорта.....	41
2.3 Особенности оперативно-розыскного предупреждения преступлений на объектах транспорта.....	50
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	62
СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ.....	65
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	71

ОБОЗНАЧЕНИЯ И СОКРАЩЕНИЯ

АО	—	Акционерное общество
гл.	—	глава
г.	—	год
ДП	—	Департамент полиции
ЖД	—	железнодорожный транспорт
КПСиСУ ГП РК	—	Комитет пр правовой статистике и специальным учетам Генеральной прокуратуры Республики Казахстан
МВД РК	—	Министерство внутренних дел Республики Казахстан
ОВД	—	Органы внутренних дел
ОРД	—	Оперативно-розыскная деятельность
п.	—	пункт
пп.	—	подпункт
УК РК	—	Уголовный кодекс Республики Казахстан
УПК РК	—	Уголовнопроцессуальный кодекс республики Казахстан

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность проводимого исследования. В современных условиях существующей и постоянно растущей угрозы совершения актов незаконного вмешательства в деятельности железнодорожной транспортной инфраструктуры, обеспечение транспортной безопасности уже давно стало важнейшей задачей государства. Постоянно существующие угрозы диктуют необходимость усиления деятельности органов внутренних дел по обеспечению безопасности на железнодорожном транспорте.

В нынешней обстановке, когда сохраняется и нарастает риск совершения противоправных действий против железнодорожной инфраструктуры, обеспечение надежности перевозок становится первостепенной задачей государства. Эти угрозы носят комплексный и постоянный характер, поэтому необходимо постоянно совершенствовать методы прогнозирования и пресечения преступности.

В связи с этим возрастает роль органов внутренних дел, ответственных за поддержание общественного порядка, обнаружение, пресечение и предотвращение уголовных правонарушений на объектах железнодорожного транспорта. Увеличение как потенциальных, так и реальных рисков объективно требует от них повышения результативности деятельности и необходимости улучшать методы обнаружения и предотвращения преступности.

В этих условиях особую значимость приобретает оперативно-розыскная деятельность (далее - ОРД) органов внутренних дел на железнодорожном транспорте как один из наиболее эффективных инструментов раннего выявления уголовных правонарушений. Поэтому приоритет следует отдавать упреждающим мерам, реализуемым в рамках ОРД, нацеленным на выявление преступных замыслов, предотвращение правонарушений и снижение рисков.

В современных условиях ОРД на железнодорожном транспорте сталкивается с рядом серьезных вызовов, препятствующих ее полноценному осуществлению.

Одной из главных проблем остается применение передовых технических новинок. Цифровые технологии, видеонаблюдение и аналитика данных, безусловно, расширяют арсенал ОРД. Однако их использование требует точного юридического оформления. Отсутствие детального и всеобъемлющего регулирования несет в себе угрозу нарушения прав и свобод личности, включая неприкосновенность частной жизни. Следовательно, необходимо навести порядок в использовании технических средств, сбалансировав интересы безопасности и конституционные права граждан.

Наблюдается также смещение ОРД от преимущественно поисковой деятельности к форме, приближенной к процессуальной. Эта трансформация стирает грани между оперативно-розыскной и уголовно-процессуальной работой, порождая правовую неясность. По своей природе ОРД не предполагает

процессуального равноправия сторон, тогда как чрезмерная «процессуализация» может снизить ее эффективность и противоречить ее сути.

В связи с этим, первостепенное значение имеет неукоснительное соблюдение сотрудниками органов внутренних дел принципов ОРД. Это относится и к ведению служебной документации, где должен быть найден разумный компромисс. С одной стороны, необходимо предотвратить неоправданное раскрытие сведений, составляющих государственную или служебную тайну. С другой — создать убедительную доказательственную базу, подтверждающую законность и обоснованность действий сотрудников. Нарушение этого баланса подрывает результативность ОРД и может привести к признанию собранных данных недопустимыми.

К дополнительным трудностям относится недостаточная квалификация некоторых сотрудников оперативных подразделений. На практике они не всегда должным образом осведомлены о специфике объектов оперативного обслуживания, особенно в сфере пассажирских перевозок на железной дороге. Дефицит знаний о технологических процессах, особенностях инфраструктуры и типичных криминальных схемах значительно ослабляет потенциал для выявления и раскрытия правонарушений.

Кроме того, отмечается недостаточная осведомленность о современных методах фиксации и документирования преступной деятельности, что затрудняет дальнейшее применение результатов ОРД в уголовном процессе. В условиях возрастающей сложности преступности и использования новых технологий этот аспект становится критически важным.

Необходимо также учитывать, что социально-экономические изменения, цифровизация транспортной сферы и трансформация преступности требуют переосмысления традиционных научных подходов к ОРД. Возникает очевидная потребность в глубоком научном исследовании этих вопросов, учитывающем современные вызовы и угрозы.

В целом, указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости усовершенствования существующих организационных, правовых и методических основ ОРД. Без их адаптации к текущим реалиям невозможно обеспечить эффективное противодействие преступности, особенно в столь сложной и динамичной среде, как железнодорожный транспорт.

Таким образом, проблематика ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте актуальна как с теоретической, так и с практической точки зрения. Ее решение требует системного подхода, включающего совершенствование законодательства, повышение квалификации, внедрение современных технологий и развитие научного обеспечения деятельности.

Оценка современного состояния решаемой научной проблемы. Заметный вклад в изучение теоретических проблем предупреждения, выявления и раскрытия преступлений органами внутренних дел на объектах железнодорожного транспорта внесли такие ученые как В.А. Азаров, А.И.

Алексеев, В.М. Аتماжитов, В.Г. Бобров, О.А. Вагин, Д.В. Гребельский, К.К. Горяинов, В.А. Гусев, С.И. Давыдов, О.В. Демковец, Е.С. Дубонос, В.И. Елинский, А.М. Ефремов, Н.С. Железняк, К. С. Лакбаев, А.К. Моденов, Е.Ф. Новиков, С.М. Решетняк, М.А. Рогов, О.Н. Садовников, Соловей Ю.Л., Ю.В. Степаненко, А.Б. Утевский, Черников В.В., С.А. Ярошенко и др.

Несмотря на это, в науке не в полной мере раскрыты меры, направленные на повышение эффективности правоприменительной практики оперативных подразделений органов внутренних дел на железнодорожном транспорте. Кроме того, с учетом законодательных изменений, происходящих за последние годы в Республике Казахстан, возникает необходимость в новых подходах к изучению оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Целью диссертационного исследования является проведение анализа практики, теории и законодательства ОРД, и выработка на их основе рекомендации и предложений в теоретические, правовые и организационные основы оперативно-розыскной деятельности.

Для достижения поставленных целей в ходе написания работы определены ряд задач, требующих своего разрешения:

- проанализированы правовое регулирование железнодорожной транспортной безопасности и разработаны механизмы обязательного информационного взаимодействия между субъектами транспорта и органами внутренних дел;
- исследованы содержание предупредительной функции ОРД на транспорте и обоснована необходимость ее законодательной конкретизации для устранения правовой неопределенности;
- разработаны и внедрены в практику оперативных подразделений методический инструментарий по тактике проведения мероприятий, учитывающий специфику железнодорожной инфраструктуры.

Объектом диссертационного исследования выступают правоотношения, возникающие в процессе ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Предмет диссертационного исследования составляют закономерности развития законодательства, регулирующего ОРД и правоприменительную практику деятельности оперативных подразделений органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Нормативную базу исследования составили: Конституция Республики Казахстан [1], Уголовный [2] и Уголовно-процессуальный кодексы Республики Казахстан [3], Закон РК от 15 сентября 1994 года № 154-ХІІІ «Об оперативно-розыскной деятельности» [4], иные правовые акты и организационно-распорядительные документы ОВД, имеющие отношение к теме исследования.

Методы и методологические основы проведения исследования. Методическую основу исследования составили совокупность методов общего научного, частно-научного и специального познания.

Научную новизну исследования составило отсутствие каких-либо наработок в данном направлении, поскольку представленная работа является одним из первых исследований магистерского уровня, касающихся вопросов оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте. Также новизной работы выступает выработка новаторских подходов: исследование будет нацелено на выработку новых подходов и инструментов по улучшению оперативно-розыскной деятельности ОВД на железнодорожном транспорте.

Положения, выносимые на защиту:

1. Теоретически обосновано необходимость введения единого правового режима «железнодорожной транспортной безопасности», интегрирующего обязанности субъектов транспортной инфраструктуры (АО «НК «ҚТЖ» и др.) по обязательному информационному взаимодействию с органами, осуществляющими ОРД. В целях преодоления информационной разобщенности и повышения оперативности выявления угроз, предлагается авторская редакция статьи 2-1 Закона РК «О железнодорожном транспорте», законодательно закрепляющая обязанность перевозчиков предоставлять доступ к системам мониторинга и информационным базам данных в режиме реального времени в следующей редакции.

«Статья 2-1. Обеспечение железнодорожной транспортной безопасности

1. Обеспечение железнодорожной транспортной безопасности осуществляется путем реализаций определяемой государством системы правовых, экономических, организационных и иных мер в сфере железнодорожного транспортного комплекса, соответствующих угрозам совершения актов незаконного вмешательства;

2. Обеспечение железнодорожных транспортных средств и объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры возлагается на субъекты железнодорожной транспортной инфраструктуры, перевозчиков.

3. Государственные и местные исполнительные органы обеспечивают транспортную безопасность в соответствии с компетенцией, установленной настоящим законом, другими законами и принимаемыми в соответствии с ними иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан.».

4. Субъекты железнодорожного транспорта и транспортной инфраструктуры обязаны предоставлять в компетентные органы в области обеспечения транспортной безопасности полную и достоверную информацию, необходимую для проведения мероприятий по обеспечению транспортной безопасности, а также оперативно-розыскной деятельности, направленной на предупреждение, выявление, пресечение и раскрытие уголовных правонарушений, в порядке и сроки, установленные законодательством Республики Казахстан и иными нормативными правовыми актами Республики Казахстан.».

2. В правоприменительной практике возникают вопросы относительно содержания и пределов данного направления, в том числе применительно к

предупреждению хищений с объектов транспорта, что свидетельствует о необходимости его нормативной конкретизации. В этой связи, в целях совершенствования нормативно-правовой базы и обеспечения единообразного толкования терминов, представляется необходимым внести изменения в Закон Республики Казахстан «Об оперативно-розыскной деятельности», раскрыв на законодательном уровне понятие «оперативно-розыскное предупреждение».

В этой связи ст. 1 Закона Республики Казахстан «Об оперативно-розыскной деятельности» необходимо дополнить пунктом 15-2) следующего содержания:

«Статья 1. Основные понятия, используемые в настоящем Законе

В настоящем Законе используются следующие основные понятия:

15-2) оперативно-розыскное предупреждение – это система оперативно-розыскных мероприятий, направленных на выявление, изучение и воздействие на криминогенные факторы и ситуации с целью их предотвращения, а также на лиц, замысливающих и подготавливающих преступления, для пресечения их деятельности.».

3. С целью повышения эффективности предупреждения и выявления уголовных правонарушений на железнодорожном транспорте разработан Алгоритм по проведению оперативно-розыскных мероприятий на железнодорожном транспорте, который охватывает особенности осуществления ОРД, а также тактику осмотра места происшествия при кражах грузов и железнодорожных авариях и ориентирован на внедрение в практическую деятельность ОВД на железнодорожном транспорте (Приложение 1).

Апробация и внедрение результатов исследования. Результаты и рекомендации, выносимые на основе этого исследования, могут быть использованы правоохранительными органами для совершенствования оперативно-розыскной деятельности на железнодорожном транспорте.

Результаты исследования отражены в опубликованной в электронном научном журнале «Central Asian Scientific Journal» (выпуск №4(28), октябрь-декабрь 2025г.) в статье на тему: «Оперативно-розыскная деятельность как инструмент предупреждения преступности на железнодорожном транспорте».

Также основные результаты опубликованы в статье: «Правовые основы оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте» опубликованной в сборнике материалов VIII Международной научно-практической конференции «Трансформация юридической науки: взгляд молодых ученых».

Материалы диссертационного исследования внедрены в образовательный процесс «Esil University» (Приложение 2) и в практическую деятельность Линейного управления на транспорте на станции Астана Департамента полиции МВД РК (Приложение 3).

1 Теоретико-правовые основы оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте

1.1 Сущность, принципы и задачи оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте

Железнодорожный транспорт является стратегически важной инфраструктурой Республики Казахстан, обеспечивающей пассажирские и грузовые перевозки, транзит через территорию страны, а также интеграцию в международную транспортную систему. Особенность железнодорожного транспорта – его повышенная техногенная и криминогенная уязвимость, что требует применения специальных оперативных мер.

Следует заметить, что вопросы безопасности в сфере железнодорожного транспорта являются предметом особого внимания государства.

В нынешней обстановке, когда сохраняется и нарастает риск совершения противоправных действий против железнодорожной инфраструктуры, обеспечение надежности перевозок становится первостепенной задачей государства. Эти угрозы носят комплексный и постоянный характер, поэтому необходимо постоянно совершенствовать методы прогнозирования и пресечения преступности.

В связи с этим возрастает роль органов внутренних дел, ответственных за поддержание общественного порядка, обнаружение, пресечение и предотвращение уголовных правонарушений на объектах железнодорожного транспорта. Увеличение как потенциальных, так и реальных рисков объективно требует от них повышения результативности деятельности и необходимости улучшать методы обнаружения и предотвращения преступности.

В этих условиях особую значимость приобретает оперативно-розыскная деятельность (далее - ОРД) органов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Оперативно-розыскная деятельность на железнодорожном транспорте является важнейшим механизмом обеспечения правопорядка и общественной безопасности в условиях постоянно возрастающих угроз, включая террористические акты, незаконный оборот наркотиков и оружия, а также экономические уголовные правонарушения.

Неимоверно важной для охраны ценностей Конституции имеет оперативно-розыскная деятельность, как одна из форм противодействия общественно-опасным деяниям, что требует, вместе с повышением ее эффективности, и укрепления основных прав человека в процессе ее проведения.

На сегодняшний день подъем железнодорожного транспорта занимает особое место в транспортной системе государства - его главного элемента. Именно он обеспечивает внутренние и международные перевозки как пассажиров, так и грузов, а также в значительной мере представляет собой важнейшее звено транзитного потенциала страны. И поэтому вопросы

обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры являются делом конституционно-правового обеспечения. Так, согласно Конституции Республики Казахстан, «человек, его жизнь, права и свободы - высшая ценность государства - защита которых относится к числу его основных обязанностей». Таким образом обеспечение безопасности объектов железнодорожного транспорта есть одна из форм поддержания общественной безопасности и правопорядка.

Именно стратегическая значимость отрасли по своей многолетней предвыборной линии была ярко представлена Президентом РК Касым-Жомартом Токаевым, который повторял, что "транзит и транспорт - это важнейшие предпосылки устойчивого развития". Эта же линия была продолжена в Послании Главы государства, озвученном на совместном заседании палат Парламента «Казахстан в эпоху искусственного интеллекта: актуальные задачи и их решения через цифровую трансформацию», где отмечено о необходимости цифровизации и повышении эффективности транспортной сферы, что требует укрепления ее безопасности и устойчивости функционирования.

Вместе с тем в современных условиях железнодорожная инфраструктура, обладая целым рядом своей специфики (протяженность, концентрация материальных ценностей, интенсивный пассажиропоток), становится объектом повышенного криминогенного риска. Преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, отличаются высокой латентностью, многообразием форм и значительной общественной опасностью, поскольку могут повлечь тяжкие последствия, включая непосредственно угрозу жизни и здоровью граждан, нарушение функционирования транспортной системы и причинение крупного материального ущерба.

Обеспечению безопасности железнодорожного транспорта в Республике Казахстан со стороны правоохранительных органов уделяется весьма значительное внимание, поскольку ее нормальное функционирование определяет потенциальные возможности и фактическую эффективность функционирования хозяйственной системы, является одним из существенно необходимых условий социально-экономической системы в целом.

За последние годы на железнодорожном транспорте Казахстана заметно повысился риск осуществления последних уголовных правонарушений.

Совершение подобных деяний предопределяется свойствами самой железнодорожной сети и объектов обеспечения ее функционирования, уязвимостью технических объектов и устройств средств сигнализации и т. д.

«ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте в результате наличия особенностей, как ее социального назначения, так и содержания и методов выполнения возложенных задач привносит в обеспечение прав и свобод личности определенную специфику. Это неизбежно при использовании разведывательно-поисковых и преимущественно негласных возможностей. Тем более важной является разработка проблемы по надзору за ней, которая раньше рассматривалась однобоко и только на уровне

ведомственных документов, отсутствие научных разработок по этому вопросу приводит к низкой эффективности такой деятельности» [5].

Следует особо заострить внимание на том, что «специфика ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте предопределяет опасность сравнительно простого превращения ее при определенных условиях из средства защиты человека в свою противоположность - средство насильственного произвола. Это хорошо видно на недавних примерах истории в бытность советского тоталитарного государства. Наиболее типичным нарушением в этот период было использование данных, полученных оперативно-розыскным путем, для обоснования обвинения без их процессуальной проверки и процессуального закрепления. Суть заключается в том, что органы, наделенные правом осуществлять ОРД, могли самостоятельно проводить эти мероприятия, произвольно ограничивая конституционные права и свободы личности» [6].

Действительно, проведение оперативно-розыскных мероприятий органов внутренних дел на железнодорожном транспорте допускается лишь в том случае и только тогда, когда нельзя другого способа добиться целей, которые ставят перед собой эти органы.

Принцип уважения прав и свобод личности, но явно, совершенно четко опять же проявляется в запрете нарушать охраняемую законом тайну переписки, телефонных и иных переговоров, телеграфных сообщений, право на неприкосновенность жилища за исключением случаев сбора информации о лицах, подготавливающих или покушающихся на тяжкие преступления, уклоняющихся от уплаты налогов или скрывающих доходы от налогообложения в особо крупных размерах.

Важным является положение о том, что материалы оперативной проверки не являются основанием для ограничения прав и законных интересов физических и юридических лиц.

Результаты ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте могут быть использованы для подготовки и осуществления следственных действий и проведения оперативно-розыскных мероприятий по предупреждению, пресечению и раскрытию преступлений, а также в качестве доказательств по уголовным делам после их проверки в соответствии с уголовно-процессуальным законодательством.

Понятиям ОРД можно найти разные определения. К примеру, Можаров А.В. так же дает свое определение ОРД как «вид деятельности, осуществляемый гласно и негласно оперативными подразделениями государственных органов, уполномоченных на то законом, в пределах их полномочий посредством проведения оперативно-розыскной деятельности в целях защиты жизни, здоровья, прав и свобод человека и гражданина, собственности, обеспечения безопасности общества и государства от преступных посягательств» [7, с. 518].

По мнению В.П. Легостаева, термин «оперативно-розыскная деятельность» означает «быстрый, гласный или негласный поиск информации о лицах и фактах, представляющих оперативный интерес, для решения задач ОРД,

которая характеризуется поисковой направленностью этой деятельности» [8, с. 195].

Ученые М.В. Кондратьев и Р.Г. Драпезо «под оперативно-розыскной деятельностью понимают особого рода правоохранительную функцию, основным содержанием и характерной чертой которой является ее разведывательно-поисковая сущность» [9, с.171].

А поскольку эта функция является в основном негласной и предназначена для обеспечения получения информации, в основном подходящей для выявления. Выбор и значения оперативно-розыскной информации зависят в свою очередь от источника ее получения, предупреждении, пресечении и раскрытии преступлений, выявлении и установлении лиц, их подготавливающих, совершающих или совершивших, а также в розыске лиц, скрывшихся от органов дознания, следствия и суда, уклоняющихся от отбывания уголовного наказания и без вести пропавших.

К.К. Горяинов, рассматривает ОРД в узком и широком смысле. По его мнению «В «узком» смысле слова ОРД – это основанный на законодательстве вид социально полезной юридической государственной деятельности уполномоченных на то законодателем субъектов, представляющий собой систему поведенческих актов конспиративного и гласного применения специальных сил, средств и методов, а также совершения ОРМ и оперативно – тактических действий и принятия оперативно значимых решений, осуществляемый с целью защиты человека и общества от преступных посягательств при наличии объективного затруднения или невозможности достижения этой цели посредством реализации иных законных средств. В «широком» смысле слова в определении ОРД изменяется содержание одного из основных ее субъективных элементов – цели. Вместо ее узкой направленности (защита охраняемых законом объектов от преступных посягательств) целью данной деятельности выступает обеспечение безопасности человека и общества, разумеется, включая и государство» [10, с. 47].

Результаты ОРД находят свою реализацию путем проведения оперативно-розыскных мероприятий (далее - ОРМ). Эти мероприятия составляют ядро всей системы, представляя собой основной механизм, который может применяться как открыто, так и тайно. Когда получить нужные сведения легальными методами невозможно, сотрудники правоохранительных органов обращаются к негласным способам.

Оперативно-розыскные мероприятия могут проводиться только при наличии определенных оснований и условий (ст. 10 Закона «Об ОРД»). Основаниями являются:

- «а) наличие материалов досудебного расследования;
- б) поступившая в органы, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, информация о:
 - подготавливаемом, совершаемом или совершенном правонарушении;

- лицах, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда или уклоняющихся от уголовного наказания;

- безвестном отсутствии граждан и обнаружении неопознанных трупов;

- в) письменные поручения следователя по расследуемым им уголовным делам;

- в-1) постановления Генерального Прокурора Республики Казахстан, его первого заместителя либо заместителей, прокуроров областей и приравненных к ним прокуроров, а также письменные указания прокурора, данные в ходе осуществления надзора за законностью оперативно-розыскной деятельности;

- в-2) судебные акты о розыске подсудимого по уголовному и ответчика по гражданскому делам, должника по исполнительному производству, а также лица, уклоняющегося от отбывания наказания или пробационного контроля;

- г) запросы международных правоохранительных организаций и правоохранительных органов иностранных государств в соответствии с договорами (соглашениями) о правовой помощи;

- д) необходимость получения разведывательной информации в интересах общества, государства и укрепления его экономического и оборонного потенциала».

«Для выяснения понятия ОРД мало одной лишь констатации Закона, что она осуществляется посредством оперативно-розыскных мероприятий. Познавательная деятельность не самоцель. Она предназначена для получения информации, необходимой для решения определенных практических задач. Поэтому в более широком смысле ОРД — это средства познания, включающие как действия (мероприятия), так и сведения, полученные с их помощью. Данные элементы взаимообусловлены и неразрывны. Там, где в результате исследовательской прикладной деятельности необходимо принять решение ему обязательно предшествует собирание, проверка и оценка информации. Такова общая закономерность любой познавательной прикладной деятельности» [11].

В целях собирания и систематизации сведений, проверки и оценки результатов ОРД, принятия на их основе соответствующих решений органы внутренних дел на железнодорожном транспорте, ее осуществляющие, обязаны заводить дела оперативного учета. Их перечень и порядок ведения определяются ведомственными нормативными актами. Сам факт заведения дела оперативного учета не является основанием для ограничения прав и свобод, а также законных интересов граждан. Однако в процессе производства по такому делу эти права могут быть ограничены, но лишь при условии и на основаниях, предусмотренных ст.12 Закона «Об ОРД», которые предусматривают условия проведения оперативно-розыскных мероприятий, основания и порядок судебного рассмотрения материалов об ограничении конституционных прав граждан при их проведении.

Информация, полученная непосредственным участием оперативного работника оформления, приводится в виде справок опроса, справок о негласном обследовании помещений, о сборе образцов для сравнительного исследования,

протоколов о проверочных закупках, письменных сообщений лиц, сотрудничающих с таковыми органами - наделенными правом проводить ОРД - на доверительной основе, оперативных работников, внедренных в организованные преступные группы.

Информация представлена в виде разнообразных письменных материалов о результатах оперативно-розыскных мероприятий, осуществленных по поручению оперативных работников (сводки наблюдений, материалы кино- и фотосъемки, аудио- и видеозаписи, магнитофонные записи телефонных разговоров, заключения специализированных ведомственных лабораторий, научно-исследовательских институтов, оперативно технических подразделений о результатах отождествления личности, копии почтовых отправлений, телеграфных и иных сообщений).

Кроме того, «истребованные оперативными работниками органов внутренних дел на железнодорожном транспорте сведения представляются в форме различных справок информационных систем (дактилоскопический учет, картотеки неопознанных трупов, учеты похищенного оружия, фотоальбомы и пр.), заключений специалистов по результатам исследования предметов, документов и других объектов» [12, с. 3].

Использование результатов ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте должно обеспечить выполнение задач, которые связаны «с выявлением, предупреждением, пресечением, раскрытием преступлений, установлением лиц, их подготавливающих, совершающих или уже совершивших, с розыском лиц, скрывающихся от органов дознания, следствия, суда, уклоняющихся от исполнения наказания, без вести пропавших, с добыванием информации о событиях или действиях, создающих угрозу государственной, военной, экономической или экологической безопасности РК; с подготовкой следственных и судебных действий».

В уголовном судопроизводстве результаты ОРД полиции закреплены в ст. 14 Закона об ОРД, где указано, что они используются: «для подготовки и осуществления следственных действий и проведения оперативно-розыскных мероприятий по предупреждению, пресечению уголовных правонарушений, а также в процессе доказывания по уголовным делам при условии их проверки в соответствии с положениями уголовно-процессуального законодательства Республики Казахстан, регламентирующими сбор, исследование и оценку доказательств».

На основании вышеизложенного можно сделать вывод о том, что ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте – «вид деятельности, осуществляемый оперативными подразделениями органов внутренних дел, в пределах их полномочий, посредством проведения оперативно-розыскных мероприятий и использования их результатов для решения задач: выявления, предупреждения, пресечения преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, а также выявления и установления лиц, их подготавливающих, совершающих или уже совершивших; осуществления розыска лиц, скрывшихся

от следствия и суда, уклоняющихся от наказания, розыска без вести пропавших; добывания информации о событиях или действиях, создающих угрозу безопасности Казахстана».

Необходимо подчеркнуть то внимание, которое государство уделяет вопросам безопасности в области железнодорожного транспорта. Сфера железнодорожного транспорта обладает высоким уровнем рисков современным угрозам.

Обеспечение безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры определено за на Департаментом полиции на транспорте Министерства внутренних дел Республики Казахстан (далее - ДП на транспорте).

Как справедливо отмечено В.А. Пичугиным «полиция на транспорте - основное звено государственной системы, посредством которой обеспечиваются общественный порядок и безопасность» [13, с. 13]. Поддерживая эту точку зрения, необходимо отметить двойственный характер деятельности ДП на транспорте, который выделяет ДП на транспорте как один из важнейших элементов правосудия.

Согласно уголовному законодательству «транспорт – железнодорожный, автомобильный, морской, внутренний водный, в том числе морские и речные маломерные суда, воздушный, городской электрический, в том числе метрополитен, а также находящийся на территории Республики Казахстан магистральный трубопроводный транспорт» (п. 20) ст. 3 УК РК).

Следовательно, транспорт - одна из главных «складовых» частей железнодорожной инфраструктуры современного общества и от эффективности его работы можно судить о функционировании общества в целом.

В соответствии с законодательными нормами, а именно Законом «О железнодорожном транспорте», «железнодорожный транспорт – это вид транспорта, обеспечивающий перевозки по железнодорожным путям» (п. 58) ст. 1). «Железнодорожные пути – объекты недвижимого имущества (магистральные, станционные, подъездные пути), по которым осуществляется перемещение подвижного состава». К ним следует отнести: «...локомотивы, дрезины, вагоны, полувагоны, платформы, цистерны, краны, другой подвижный состав. Не относится к железнодорожным транспортным средствам рельсовый электротранспорт (трамваи, фуникулеры)» [14].

«По территории Казахстана проходят железнодорожные магистрали, связывающие Россию и европейские страны со странами Азиатско-Тихоокеанского региона, Центральной Азии, Ближнего Востока. Железные дороги Казахстана непосредственно стыкуются и взаимодействуют с железными дорогами России, Узбекистана, Кыргызстана, Китая, что является одним из основных преимуществ на рынке транспортных услуг» [15].

«...железнодорожный транспорт, как наиболее распространенный и развитой в экономическом отношении вид транспорта, не могли не затронуть криминальные процессы, характерные в целом для страны. Преступность на данном виде транспорта в последние годы неуклонно растет. При этом

увеличивается количество тяжких и особо тяжких преступлений, а сами преступления приобретают все более спланированный и организованный характер. В силу этого причиняется огромный материальный ущерб, и увеличиваются иные негативные последствия» [16, с. 11].

По мнению ряда авторов: «...транспортная недоступность связана с недополучением гражданами элементарных жизненно важных услуг, что приводит к неконкурентоспособности (по уровню образования, квалификации), ухудшению показателей здоровья, недоступности объектов культуры и т.п., т.е. к существенному снижению показателей качества жизни и нарушению конституционных прав и превращает этот процесс в проблему политического характера, которая напрямую связана с состоятельностью ... власти» [15].

Также, «...многие преступления, совершаемые на данном виде транспорта, имеют ярко выраженную специфику, обусловленную особенностями самого железнодорожного транспорта, что, в свою очередь, затрудняет их выявление, раскрытие и предупреждение. В подобных условиях требуются криминологические исследования преступности на данном виде транспорта с целью выявления ее структуры и иных показателей; выделения ее криминологических особенностей; определения причинного комплекса преступности на названном виде транспорта и причин индивидуального преступного поведения лиц, совершающих преступления; изучения характерных признаков личности таких преступников с целью разработки мер снижения преступности и предупреждения конкретных преступлений, совершаемых на данном виде транспорта» [17, с. 4].

Сущность ОРД в рассматриваемой сфере обусловлена спецификой железнодорожного транспорта как сложной, динамичной и протяженной системы, функционирование которой связано с повышенной степенью общественной опасности. В отличие от иных видов правоохранительной деятельности, ОРД носит преимущественно превентивный и информационно-поисковый характер, ориентированный на выявление преступлений на ранних стадиях, включая стадию подготовки.

Особенностью ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является ее направленность на обеспечение безопасности не только отдельных объектов, но и всей транспортной системы в целом, включая инфраструктуру, подвижной состав, системы сигнализации и связи, а также процессы перевозок. Это требует комплексного подхода, сочетающего аналитическую работу, использование технических средств и межведомственное взаимодействие.

ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте осуществляется на основе общеправовых и специальных принципов, закрепленных в законодательстве и выработанных правоприменительной практикой.

К основным принципам относятся: «законность, соблюдение прав и свобод человека и гражданина, конспирация и сочетание гласных и негласных методов,

оперативность и своевременность, комплексность и системность, конфиденциальность источников информации».

Содержательно основная цель криминалистического ОРД заключается:

«-в осуществлении выявления, предупреждения, пресечения и раскрытия преступлений, совершаемых в объектах железнодорожного транспорта;

- в установлении лиц, подготавливающих, совершивших или совершивших преступление;

- в получении информации о криминогенной обстановке на объектах транспортной инфраструктуры;

- в выявлении причин и условий, способствующих совершению соответствующего преступления, и внесении предложений о пресечении их искажений и о их устранении;

- в рычаге обеспечения безопасности движения и эксплуатации железнодорожного транспорта;

- в рычаге защиты объектов транспортной инфраструктуры от актов незаконного вмешательства и, наконец, в рычаге содействия уголовному судопроизводству путем предоставления полученных результатов.

Цели мероприятий ОРМ на железнодорожном транспорте в этом отношении изложены так: «выявления, предупреждения и пресечения преступлений, совершаемых на объектах железнодорожной инфраструктуры; установления лиц, и, наконец, чем-то так далее и так далее., причастных к хищениям грузов, материальных ценностей и денежных средств; выявления фактов злоупотребления служебным положением работниками транспортных организаций; предупреждения нарушений безопасности движения поездов; документирования деятельности организованных преступных групп, действующих в сфере перевозок и логистики».

Основные направления проведения ОРМ: «контроль за перемещением грузов и соблюдением порядка их приема, хранения и выдачи; выявлению схем хищений при погрузочно-разгрузочных работах и транспортировке; проверке законности оформления перевозочных документов; установлению фактов незаконного вмешательства в работу железнодорожной инфраструктуры; выявлению каналов незаконного оборота товарно-материальных ценностей».

ОРМ могут проводиться гласно и негласно в пределах компетенции уполномоченных органов с использованием предусмотренных законом форм и методов получения оперативной информации.

На основании вышеизложенного можно сделать следующие выводы.

Оперативно-розыскная деятельность на железнодорожном транспорте является важнейшим механизмом обеспечения правопорядка и общественной безопасности в условиях постоянно возрастающих угроз, включая террористические акты, незаконный оборот наркотиков и оружия, а также экономические уголовные правонарушения.

Железнодорожный транспорт представляет собой самостоятельный, особенно важный элемент транспортной системы страны, осуществляющий

внутренние и международные перевозки пассажиров и грузов и являющийся важнейшим звеном транзитного потенциала государства. При этом задачи обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры носят значение конституционно-правовое.

Тем не менее в современных условиях железнодорожная инфраструктура обладает рядом специфических особенностей (протяженность, концентрация материальных ценностей, интенсивный пассажиропоток) и становится объектом повышенного криминогенного риска.

Преступления, совершаемые на железнодорожном транспорте, характеризуются высокой латентностью, многообразием форм и значительной общественной опасностью, поскольку могут повлечь тяжкие последствия (угрозу жизни и здоровью граждан, нарушение функционирования транспортной системы, причинение крупного материального ущерба и т. д.).

Обеспечению безопасности железнодорожного транспорта в Республике Казахстан со стороны органов правопорядка уделяется немалое внимание ввиду того, что нормальная деятельность железнодорожного транспорта определяет потенциальные возможности и эффективность функционирования экономики в целом, являясь также и одним из значительных элементов ее социально-экономической системы.

В Республике на протяжении ряда последних лет наблюдается возрастание опасности причастности к осуществлению уголовных правонарушений на железнодорожном транспорте. Причинами совершения подобных деяний являются свойства самой железнодорожной сети и объектов обеспечения ее функционирования, уязвимость технических объектов и устройств средств сигнализации и т. д.

Оперативно-розыскная деятельность (ОРД) реализуется через проведение оперативно-розыскных мероприятий (ОРМ). Эти мероприятия составляют ядро всей системы, представляя собой основной механизм, который может применяться как открыто, так и тайно. Когда получить нужные сведения легальными методами невозможно, сотрудники правоохранительных органов обращаются к негласным способам.

Сущность ОРД в рассматриваемой сфере обусловлена спецификой железнодорожного транспорта как сложной, динамичной и протяженной системы, функционирование которой связано с повышенной степенью общественной опасности. В отличие от иных видов правоохранительной деятельности, ОРД носит преимущественно превентивный и информационно-поисковый характер, ориентированный на выявление преступлений на ранних стадиях, включая стадию подготовки.

Особенностью ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является ее направленность на обеспечение безопасности не только отдельных объектов, но и всей транспортной системы в целом, включая инфраструктуру, подвижной состав, системы сигнализации и связи, а также процессы перевозок. Это требует комплексного подхода, сочетающего

аналитическую работу, использование технических средств и межведомственное взаимодействие.

ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте осуществляется на основе общеправовых и специальных принципов, закрепленных в законодательстве и выработанных правоприменительной практикой.

В современных условиях ОРД на железнодорожном транспорте сталкивается с рядом серьезных вызовов, препятствующих ее полноценному осуществлению.

Одной из главных проблем остается применение передовых технических новинок. Цифровые технологии, видеонаблюдение и аналитика данных, безусловно, расширяют арсенал ОРД. Однако их использование требует точного юридического оформления. Отсутствие детального и всеобъемлющего регулирования несет в себе угрозу нарушения прав и свобод личности, включая неприкосновенность частной жизни. Следовательно, необходимо навести порядок в использовании технических средств, сбалансировав интересы безопасности и конституционные права граждан.

Наблюдается также смещение ОРД от преимущественно поисковой деятельности к форме, приближенной к процессуальной. Эта трансформация стирает грани между оперативно-розыскной и уголовно-процессуальной работой, порождая правовую неясность. По своей природе ОРД не предполагает процессуального равноправия сторон, тогда как чрезмерная «процессуализация» может снизить ее эффективность и противоречить ее сути.

Таким образом, ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте представляет собой важнейший элемент системы обеспечения транспортной безопасности, направленный на предупреждение и нейтрализацию угроз на ранних стадиях их возникновения.

1.2 Международные и национальные нормативные акты, регламентирующие оперативно-розыскную деятельность органов внутренних дел на железнодорожном транспорте

Исследование правовых основ проведения ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте имеет фундаментальное и практическое значение. Именно законодательство определяет границы и способы допустимого вмешательства государства в основные права и свободы человека. Оно также создает юридические механизмы для осуществления полномочий правоохранительных органов.

Специфика ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, предполагающая использование негласных методов и инструментов, требует неукоснительного соблюдения законности. Любые отступления от установленных правил могут привести к нарушению прав граждан и признанию полученных доказательств недействительными в рамках уголовного процесса.

Уникальные характеристики железнодорожного транспорта как объекта работы оперативных служб вызывают потребность в всестороннем правовом регулировании. Оно должно учитывать интенсивный пассажиропоток, транзитный и зачастую международный характер перевозок, а также повышенные требования к безопасности.

«В таких условиях правовые нормы служат не только для регламентации деятельности субъектов оперативно-розыскной деятельности, но и для координации их усилий с другими участниками правоохранительной и транспортной системы, включая органы безопасности, пограничные службы и субъекты перевозок. Более того, правильное осмысление правовых основ обеспечивает результативность ОРД. Это достигается через грамотный выбор форм и методов проведения мероприятий, их надлежащее документальное оформление и дальнейшее применение в ходе доказывания» [18].

Таким образом, правовое регулирование ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является не только залогом законности, но и условием эффективности оперативной работы, создавая базу для борьбы с преступностью на железных дорогах и поддержания стабильности транспортной системы.

Проведение оперативно-розыскных мероприятий транспортной полиции осуществляется с разумной опорой на международные правовые документы. В частности, это «согласованная Конвенция о международных перевозках по железной дороге (COTIF), регламентирующая как международные грузоперевозки по железной дороге, так и перевозки пассажиров с соответствующими вытекающими требованиями к безопасности как таковым, так и подбором рекомендаций или стандартов, которые выданы или бы могли являться выданными Международным союзом железных дорог (UIC)» [19].

Управление ООН по борьбе с наркотиками и преступностью также считает своим долгом «активно влиять на борьбу с преступлениями на железнодорожном транспорте. Учитывая, что организованная преступность транснационального свойства вполне выгодно и успешно может использовать транспортную инфраструктуру для своей черной практики, Управление более активно обменивается информацией со странами и их правоохранительными органами» [20].

Вопросы, связанные с ОРД, затрагиваются и в Конвенции ООН против транснациональной организованной преступности 2000 года. В частности, статья 20 («Специальные методы расследования») предусматривает применение таких методов в рамках международного сотрудничества, которые в соответствии с национальным законодательством подпадают под определение ОРД.

Статья 11 Конвенции ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 года (Вена) «...предоставляет государствам-участникам возможность применять такой оперативно-розыскной метод, как контролируемая поставка» [22].

Международная правовая помощь в контексте оперативно-розыскной деятельности (ОРД) может запрашиваться, когда уже существует уголовное дело. Цель такого запроса — «обнаружение улик, поиск похищенного имущества, денег или предметов, подлежащих аресту и последующей конфискации на территории другого государства, а также решение иных подобных задач. Основанием для направления запроса о правовой помощи в сфере ОРД служит не только зарегистрированное уголовное дело и поручение в рамках расследования, но и материалы проверки или дело оперативного учета» [23].

В целом направлять запрос о международной правовой помощи по уголовному делу, где содержится просьба провести одно или несколько оперативно-розыскных мероприятий без последующих следственных действий, не имеет практического смысла. Причина в том, что российское законодательство не регулирует использование в уголовном процессе результатов оперативно-розыскных мероприятий, выполненных за рубежом.

Иная ситуация возникает, когда для реализации запрашиваемого следственного действия необходимо выполнить ряд других действий, которые по российским законам относятся к категории оперативно-розыскных. Например, чтобы допросить конкретное лицо, сначала нужно его установить. В таком случае способ и конкретные мероприятия по установлению этого лица не важны: главное — достичь конечной цели запроса, то есть допроса.

К числу таких соглашений и договоров о сотрудничестве между государствами Содружества независимых государств в области борьбы с преступностью на транспорте, помимо прочих международных договоров, согласований и межправительственных соглашений о помощи при осуществлении и осуществлении которых необходимо отнести так же интергосударственных договоров о взаимодействии в области транспортной безопасности к числу таких вполне определенное согласно его названию Соглашение о взаимодействии в области транспортной безопасности, подписанное государствами Содружества независимых государств десятою октября две тысячи восемнадцатого года.

Этот документ о водном взаимодействии разработан «с целью противодействия актам несанкционированного вмешательства в сферы, касающиеся обеспечения безопасности на транспорте, угрожающих стабильности транспорта и способных причинить или уже причиняющих вред здоровью и жизни граждан, или собственно собственности граждан, или нанести урон окружающей среде» [24].

Анализ международного опыта оперативно-розыскной деятельности (ОРД) на железнодорожном транспорте говорит об устоявшейся тенденции к институциональной специализации, постепенно достигнутому технологическому прогрессу и переходу от своевременного реагирования на уже совершенные преступления к упреждающему предотвращению имевших место или потенциально возможных угроз.

Для Казахстана перспективным представляется подход, схожий с российским, где транспортная полиция входит в структуру Министерства внутренних дел.

В России органы транспортной полиции применяют «линейный метод ОРД на железнодорожных путях, сочетая территориальное и отраслевое управление. Эта модель многогранна: она включает работу с осведомителями, оперативное внедрение, скрытое наблюдение, фиксацию преступных схем, выявление коррупции в транспортной сфере и проведение межрегиональных профилактических мероприятий. Особенно важна отраслевая специализация оперативных служб, то есть экспертиза в области транспортной безопасности».

В Германии Федеральное управление уголовной полиции (ВКА) сосредоточено «на оперативной работе, основанной на разведке, оценке рисков и их активном выявлении. Активно применяются скрытое наблюдение, работа с доверенными источниками, анализ криминальных маршрутов, цифровое профилирование пассажиропотоков и интеграция баз данных. Немецкий опыт показывает эффективность модели, где ОРД приобретает разведывательно-аналитический характер».

Американская модель, реализуемая при участии полиции Amtrak, ФБР и других федеральных структур, базируется на принципах «intelligence-led policing». Она предполагает высокий уровень межведомственной интеграции разведывательной информации.

Ключевые элементы: тайные операции, электронное прослушивание по ордеру, финансовая разведка, анализ цепочек поставок преступных группировок, совместные операции и использование алгоритмов прогнозирования угроз.

Таким образом, ОРД выходит за рамки простого учета преступлений, становясь инструментом упреждающего управления рисками.

На транспорт в КНР возложены функции обеспечения безопасности на различные разрозненные управления полиции, такие как Полиция общественной безопасности, Дорожная полиция, Железнодорожная полиция, Речная полиция и Морская полиция.

Одна из задач полиции является «поддержание общественного порядка и обеспечение безопасности на объектах транспорта» (ст. 6 закона КНР «О народной полиции»), что подчеркивает специфику деятельности правоохранительных органов КНР в области транспорта, связана она с двойным подчинением.

Согласно изложенного в статье 6 Закона Китая «О народной полиции», однозначно, одна из задач полиции вполне заключается в «поддержании общественного порядка и обеспечении безопасности на объектах транспорта». При этом, в зависимости от типа транспорта, оперативно-служебная деятельность полиции Китая подчинена — министерству общественной безопасности КНР, а по организационно-штатным и административным вопросам - министерству транспорта КНР. Данные способствующие схемы позволяют четко и динамично корректировать работу правоохранительных

органов Китая с владельцами объектов транспортной инфраструктуры и вообще эволюционировать в направлении обеспечения безопасности.

«В Китайской Народной Республике общее руководство всеми мероприятиями по обеспечению транспортной безопасности возложено на народную полицию. Сотрудники этого ведомства координируют работу всех служб, отвечающих за безопасность на транспорте, в том числе подразделений, занимающихся оперативно-розыскной деятельностью».

Железнодорожная народная полиция КНР сопровождает товарные составы на всем пути следования. Такая организация работы привела к тому, что кражи грузов из вагонов в китайской железнодорожной системе стали крайне редким явлением. Поэтому в структуре железнодорожной полиции не созданы отдельные подразделения, специализирующиеся на борьбе с хищениями грузов.

При проведении оперативно-розыскных мероприятий @полицейские активно используют специальные технические средства и криминалистическое оборудование. Это позволяет своевременно обнаруживать и изымать предметы и вещества, запрещенные к обороту» [24].

«Ярким примером сочетания традиционных оперативных методов с современными цифровыми технологиями служит внедрение больших данных (Big Data), искусственного интеллекта (ИИ), интеллектуальных систем видеонаблюдения, автоматизированного анализа маршрутов передвижения и цифровой визуализации социальных связей. Благодаря этому на объектах железнодорожного транспорта ведется постоянный мониторинг криминогенной обстановки. Это свидетельствует о формировании новой модели оперативно-розыскной деятельности, основанной на алгоритмическом выявлении угроз по данным» [24].

Анализ международных правовых актов и зарубежного опыта оперативно-розыскной работы на железнодорожном транспорте показывает, что Республике Казахстан также стоит перейти от реактивного подхода к превентивному. Предлагаемая модель должна включать комплексную оценку криминологической ситуации, межведомственный обмен данными, международное сотрудничество, применение цифровых разведывательных технологий и развитие специализированных транспортных компетенций у оперативных подразделений.

Учитывая важность и актуальность этого вопроса, необходимо законодательно закрепить в национальном праве самостоятельный институт оперативно-розыскного предупреждения на железнодорожном транспорте. Данный институт должен охватывать комплекс оперативно-розыскных, аналитических, информационно-аналитических и координационных мер, направленных на раннее выявление криминогенной обстановки, раскрытие преступных намерений, прогнозирование угроз транспортной безопасности и их предотвращение. Такой подход полностью соответствует современным международным требованиям к безопасности критической транспортной

инфраструктуры и стратегическим задачам модернизации правоохранительной системы Казахстана.

Основополагающее и определяющее значение в правовом регулировании оперативно-розыскной деятельности (ОРД) имеет Закон Республики Казахстан «Об ОРД» (далее – закон ОРД). Этот закон четко, однозначно и не оставляющим шансов на двусмысленное толкование определяет сущность оперативно-розыскной деятельности, проводимой на территории Республики Казахстан и закрепляет систему правовых гарантий законности при ее проведении.

ОРД работников органов внутренних дел на железнодорожном транспорте реализуется «...посредством совокупности оперативно-розыскных мероприятий. Виды, объемы и порядок проведения определяются исходя из целей, которые должны быть достигнуты полицией на транспорте в процессе борьбы с правонарушениями и преступностью в сфере железнодорожного транспорта» [26].

Наименование главы данного законодательного акта - «Меры оперативно-розыскного характера» - представляется не случайным. Прямо к этому и направлено следующее самая буквальная, совершенно непреложная мера:

«- наблюдение: визуальное и иное восприятие значимых для дела событий на объектах железнодорожного транспорта (вокзалах, поездах и прочее) с целью выявления уголовных правонарушений и подозрительных действий.

- анкетирование определенных категорий лиц: получение сведений от пользователей поездок, работников железных дорог, и прочих граждан, находящихся в состоянии обладания данными о совершенных или готовящихся к совершению криминальных преступлениях.

- запрос справок: официальные обращения в учреждения и организации, обращающиеся за получением информации, необходимой для расследования преступлений.

- обыск и выемка: проведение обысков в помещениях, находящихся на территориях, в жилых и служебных помещениях, в транспортных средствах, принадлежащих лицам, прямо подозреваемым в совершении уголовного преступления, а также в любых других помещениях, с целью нахождения вещей, указывающих на действия, касающиеся. Поскольку целью данной нормы является подробный анализ методов, используемых в большинстве случаев, когда известен источник преступного дохода, а нам известны только следы преступления и следы организованной преступной группировки, определим, что мы имеем в данном пункте.

- контролируемая поставка: под контролируемой поставкой понимаются контроль над перемещением в пространстве предметов и веществ, которые могут быть в той или иной степени связаны с преступной деятельностью с целью получения сведений о ее участниках.

- специализированные технические средства: использование специальных устройств и оборудования с высшей целью тайного получения информации, в

том числе прослушивания телефонных разговоров и слежения за интернет-коммуникацией.

- незаконное вторжение: проникновение в офисные помещения или иные объекты с тайной целью сбора информации о преступной деятельности, осуществленное без ведома собственников или пользователей.

- оперативный закуп: Замысел создания фальшивой сделки, предусмотренной для получения сведения о преступном занятии, через покупку сырыми предметами у подозреваемых».

Достаточно аргументированно акцентируется в юридической литературе на том, что «...информация, полученная в ходе оперативно-розыскных мероприятий, в принципе, а также и в частности, в процессе оперативно-розыскного процесса, новое звено в цепи соблюдения правопорядка и безопасности, позволила предусмотреть и детально проанализировать структуру хозяйственной деятельности как таковой, а также уточнять специфику характеристики производственно-технологических средств, субъектов и объектов учета и контроля на предприятиях, профессионально находящихся на учете. Также определять уровень и режим оперативного контроля обслуживание объектов, что обуславливает более целенаправленный подход к их охране и контролю; - получать на основе результатов оперативного наблюдения подробные описания их параметров и характеристик, единожды фиксируемые документально» [5].

Сведения о факте совершения преступлений, так же как и сведения о лицах, участвующих в подготовке или совершении преступных деяний, о всех фактах совершенных преступлений, о каждом из лиц, участвующих в подготовке или совершении преступлений, о каждом из лиц, задействованных в совершении или подготовке преступлений, сведениями о которых располагает человек, имеющий в своем распоряжении такую информацию, то есть все имеющиеся сведения об каждом из имеющих непосредственное отношение к ним преступников, непосредственно занятых в данной преступной деятельности.

Оно состоит в уличении латентных средств и приемов, свойственных преступной и бандитской верхушке; в выявлении источников или даже дошкольных условий, способствующих рождению преступление на охраняемых объектах, или, что значительно более конструктивно, в разработке на основании этого положений о других нормах уголовного кодекса. Целостный набор мероприятий по их ликвидации и недопущению аналогичного в перспективе; обеспечивать.. осуществляет, т.е. предопределяет предоставление оперативной, достоверной информации обо всех изменениях обстановки на наблюдаемых объектах - что, если не самое главное, необходимо для своевременного реагирования и принятия адекватных мер по обереганию законных интересов граждан и в целом общества» [27].

Так, по мнению С.М. Титова осуществление ОРД сотрудниками ОВД требует «...наряду с изучением оперативной обстановки знание географической, социальной и экономической характеристики территории обслуживания.

Данные знания позволят определить наиболее важные направления деятельности, разработать планы работы, максимально эффективно обеспечить расстановку сил и использование средств и методов ОРД. Кроме того, данные знания необходимы для эффективной оценки и прогнозирования возможной криминогенной обстановки на территории, в частности - при возникновении чрезвычайных ситуаций природного, техногенного и иного характера» [28].

Как справедливо указывают ученые, оперативные сотрудники полиции на транспорте «... должны осуществлять анализ и прогнозирование ситуации иным образом, чем это делается «на земле». Вместо того чтобы исследовать маршрут преступника в направлении к месту преступления и его возможного укрытия, необходимо рассматривать, на каком конкретно транспортном средстве (например, поезде) он перемещался, продолжает ли движение, на какой станции он мог выйти и в каком месте произвести сбыт украденного имущества.» [29, с. 241].

Ключевым моментом обеспечения безопасности в области железнодорожного транспорта, помимо прочего, является наличие высоко квалифицированных работников, обладающих необходимыми теоретическими и практическими знаниями чтобы иметь дело с механизмами и методиками, помогающими установить и зафиксировать информацию, имеющую отношение к преступлениям. Данный аспект четко указывает на возможность применения новаторских подходов, направленных на дальнейшее развитие и оптимизацию оперативно-розыскной деятельности (ОРД) правоохранителей, осуществляющих свою деятельность в рамках железнодорожного транспорта.

С данными соображениями тесно перекликается предложение внести изменения в Закон об ОРД, поскольку его текущая редакция носит общий характер и не учитывает функциональные особенности железнодорожного транспорта. В силу специфики железнодорожного сообщения, которое в свою очередь имеет рынок на основе протяженных маршрутов, подвижных объектов и многоуровневой сложной инфраструктуры, требуется сформировать особые подходы к осуществлению оперативно-розыскных действий, принципиально отличные от стандартных полицейских.

В этой связи, будет логично предоставить в рамках вышеуказанного закона отдельную норму, регламентирующую специфику оперативно-розыскной деятельности правоохранительных структур в области железнодорожного транспорта.

Ключевым моментом здесь также должно стать закономерное наделение железнодорожных компаний обязанностями оперативно предоставлять правоохранителям нужную информацию в интересах проведения ОРД путем модификации Закона «О транспорте в Республике Казахстан».

Таким образом правовые нормы «...служат не только для регламентации деятельности субъектов оперативно-розыскной деятельности, но и для координации их усилий с другими участниками правоохранительной и транспортной системы, включая органы безопасности, пограничные службы и

субъекты перевозок. Более того, правильное осмысление правовых основ обеспечивает результативность ОРД. Это достигается через грамотный выбор форм и методов проведения мероприятий, их надлежащее документальное оформление и дальнейшее применение в ходе доказывания» [18].

Специфика ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, предполагающая использование негласных методов и инструментов, требует неукоснительного соблюдения законности. Любые отступления от установленных правил могут привести к нарушению прав граждан и признанию полученных доказательств недействительными в рамках уголовного процесса.

Уникальные характеристики железнодорожного транспорта как объекта работы оперативных служб вызывают потребность в всестороннем правовом регулировании. Оно должно учитывать интенсивный пассажиропоток, транзитный и зачастую международный характер перевозок, а также повышенные требования к безопасности.

В таких условиях правовые нормы служат не только для регламентации деятельности субъектов оперативно-розыскной деятельности, но и для координации их усилий с другими участниками правоохранительной и транспортной системы, включая органы безопасности, пограничные службы и субъекты перевозок.

Правовое регулирование ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является не только залогом законности, но и условием эффективности оперативной работы, создавая базу для борьбы с преступностью на железных дорогах и поддержания стабильности транспортной системы.

Анализ международных правовых актов и зарубежного опыта оперативно-розыскной работы на железнодорожном транспорте показывает, что Республике Казахстан также стоит перейти от реактивного подхода к превентивному. Предлагаемая модель должна включать комплексную оценку криминологической ситуации, межведомственный обмен данными, международное сотрудничество, применение цифровых разведывательных технологий и развитие специализированных транспортных компетенций у оперативных подразделений.

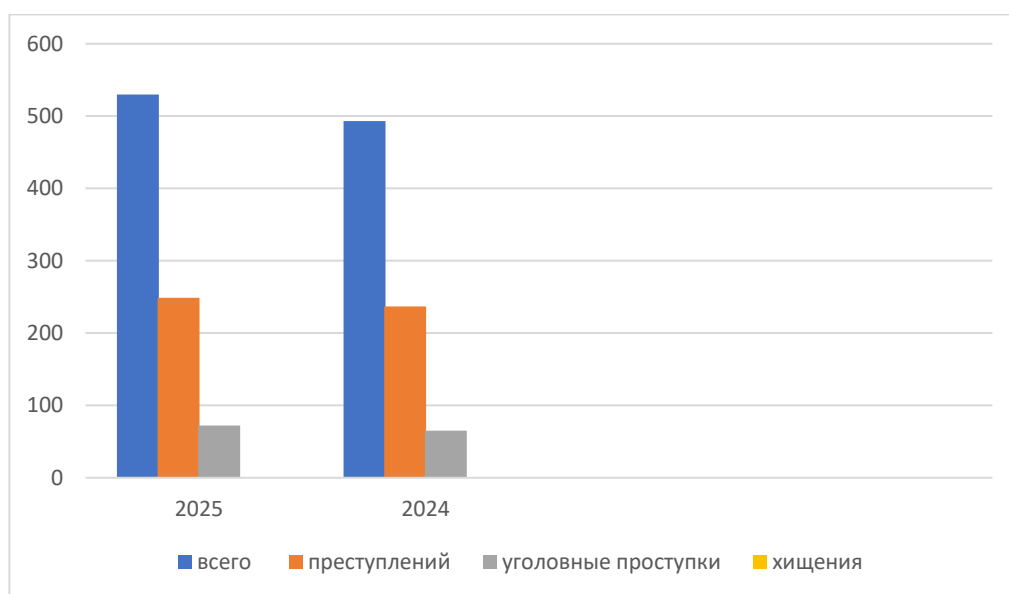
Учитывая важность и актуальность этого вопроса, необходимо законодательно закрепить в национальном праве самостоятельный институт оперативно-розыскного предупреждения на железнодорожном транспорте.

Данный институт должен охватывать комплекс оперативно-розыскных, аналитических, информационно-аналитических и координационных мер, направленных на раннее выявление криминогенной обстановки, раскрытие преступных намерений, прогнозирование угроз транспортной безопасности и их предотвращение. Такой подход полностью соответствует современным международным требованиям к безопасности критической транспортной инфраструктуры и стратегическим задачам модернизации правоохранительной системы Казахстана.

1.3 Криминологическая характеристика преступности на железнодорожном транспорте и особенности ее выявления средствами ОРД

Согласно статистическим данным в 2024 г. преступность, совершаемая на объектах транспортной инфраструктуры, в том числе и на транспорте выросла на 7,5% (с 493 до 530), из них уголовные проступки на 9,8% (с 256 до 281) и преступления на 5,1% (с 237 до 249). Наблюдается также и рост хищений железнодорожных грузов, их за 2024-2025 г.г. зарегистрировано 72 (65) дел [30] (диаграмма 1).

Диаграмма 1 – Преступность, совершаемая на объектах транспортной инфраструктуры



По состоянию на 2025г. выявляемость нарушений на объектах железнодорожной инфраструктуры пошла на снижение (29%). В 2025 было зафиксировано 16 ДТП на железнодорожных переездах, итогом которых стали 7 смертей потерпевших, а причинами зачастую выступили - спешка, и пренебрежение правилами. Кроме того, 39% погибших были в алкогольном опьянении, а 36% - переходили пути в неположенном месте, 14% пытались перелезть под поездом, а 11% — это суициды.

Масштаб кражи личного имущества превышает 50%, что свидетельствует о его высоком удельном весе, среди противоправных деяний, совершаемых на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры.

Так, например Г. 3 июня 2025 года примерно в 23.30 часов, находясь на перроне железнодорожного вокзала «Алматы-2» отправился на станцию Шу. До прибытия поезда на станцию Шу в 4.30 часов Г. направился из последнего вагона в сторону начала поезда. Проходя купейный вагон №14, Г. в приоткрытую дверь купе №8 увидел лежащий на столе сотовый телефон марки «Iphone 14 PRO

МАХ» чёрного цвета, принадлежащий потерпевшей Р. После чего, у него возник умысел, направленный на тайное хищения чужого имущества, с проникновением в жилище.

Для доведения своего преступного умысла до конца, незаконно проникнув в купе, Г., воспользовавшись, тем, что все пассажиры спят, в отсутствие лиц, которые могли бы пресечь его преступные действия, со стола тайно похитил вышеуказанный сотовый телефон, причинив потерпевшей Р. материальный ущерб в размере 500 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на верхней полке №21 места увидел сотовый телефон марки «Samsung A51», принадлежащей потерпевшей Т., после чего, с целью неоднократного тайного хищения чужого имущества, тайно похитил сотовый телефон марки «Samsung A51», тем самым причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Также высокий уровень отмечается среди уголовных правонарушений в данной области - незаконный оборот наркотиков (24%) и незаконный оборот оружия (20%), что в странах Среднеазиатского региона, широко используются именно пассажирский железнодорожный транспорт.

Для наглядности приведем пример из правоприменительной практики. Так, Т. задержан на пограничном пункте при попытке ввоза в Казахстан более 700 грамм героина, предварительно замаскировав его под обувной крем. В дальнейшем Т. должен был передать данный героин для дальнейшего транзитного перемещения по странам Европы. Органам досудебного расследования были собраны все доказательства виновности гр. Т. и в соответствии с приговором специализированного межрайонного суда по уголовным делам данный гражданин осужден к лишению свободы на 14 лет [7].

Таким образом можно констатировать, что в данной отрасли преступность представлена целым рядом правонарушений против собственности, однако чаще всего встречаются кражи чужого имущества, совершенные путем кражи, грабежа, разбоя, мошенничества и т.п. Эти преступления могут совершать не только работники железнодорожного транспорта, но и иные лица.

В последнее время во многом ввиду развития ИТ-технологий преступления рассматриваемого вида совершенствовались по способу хищения грузов. На смену более примитивным ранее - срыву, подмене запорно-пломбировочных устройств, прорубка стен, потолков вагонов и контейнеров, срезке дверей, пришли более скрытые способы, совершаемые путем переадресовки грузовых отправок, замены и подделки подлинных перевозочных документов.

Существует практика перевозки грузов по так называемым серым схемам. Это особенно распространено в международной перевозке, когда груз к месту назначения приходит совершенно с другими документами, чем при его отправке.

Следует отметить, что ОРД, способна своевременно обеспечить данные, указывающие на состав и события преступления. Кроме того, с помощью таких

принципов ОРД как конспирация, сочетание гласных и негласных методов и средств, а также использование специальных технических средств, предназначенных для негласного получения информации в процессе осуществления ОРД возможно получение необходимой оперативной информацией для своевременного выявления преступлений.

Преступность в разных сферах жизнедеятельности и на различных объектах экономики имеет свою специфику, в силу чего «актуальным становится изучение преступности по сферам: автодорожные преступления, компьютерные преступления, налоговые преступления, преступления на железнодорожном транспорте» [31, с. 40].

Как справедливо отмечает В.Э. Эминов, «познание преступления, всех его признаков необходимо для разработки профилактических мер. Поэтому криминологическая характеристика – исходный этап для оптимизации процесса разработки и реализации мер профилактики преступлений» [32, с. 211].

Кроме того, недостаточная оснащенность объектов современными техническими средствами защиты от преступных посягательств, а также системами обнаружения оружия и боеприпасов, снижает эффективность существующих мер по предотвращению их незаконного провоза и пересылки.

Таким образом, достижение эффективного результата в обеспечении безопасности объектов железнодорожной транспортной инфраструктуры возможно лишь при разработке прочной устойчивой системы работы правоохранительных органов, ориентированной на положительные результаты. Она должна быть построена на превентивных принципах, с учетом цифровых технологий, а также осуществляться на основе межведомственного взаимодействия, что, в итоге, служит целям защиты жизни и здоровья, сохранности инфраструктуры и обеспечению безопасности государства.

Изучение криминогенной обстановки в сфере объектов железнодорожного транспорта и предложенные меры противодействия показывают, что достижение необходимого ему уровня безопасности невозможно без системного, многоаспектного, согласованного между ведомствами подхода.

В частности, уникальные отличия железнодорожной отрасли - огромная протяженность, значительная концентрация ценных активов, массивные пассажирские потоки, а также повышенные риски приводят как к многообразию угроз, так и к сложности их предотвращения и пресечения. Высокий уровень латентности и их организованность очередной раз предъявляют к результативности работы правоохранительных структур еще более высокие требования.

Отсюда следует, что важное значение в противодействии преступности в рассматриваемой сфере имеет комплексное применение ОРМ и иных аналитических инструментов и контрольно-надзорных процедур, технических решений, профилактических мероприятий с субъектами, обеспечивающими транспортную безопасность. И только объединение данных направлений

приведет к переходу от реагирования на уже свершенные правонарушения к системному их предотвращению.

Для эффективной борьбы с присвоением и растратой имущества пассажиров на объектах железнодорожной инфраструктуры необходимо предпринять законодательные и управленческие шаги. Важнейшими задачами являются: «разработка специализированных методик для расследования таких преступлений, а также выделение существенных финансовых ресурсов на материально-техническое обеспечение правоохранительных органов и обучение их сотрудников соответствующим навыкам» [33, с. 11].

Ключевым фактором в выявлении, расследовании и предотвращении преступлений на железнодорожном транспорте является слаженное взаимодействие различных структур. К ним относятся: транспортная прокуратура, территориальные органы внутренних дел, военизированная охрана, а также пассажирские и грузовые службы железнодорожных управлений. Такое сотрудничество включает в себя:

«а) Обмен информацией о криминогенной обстановке на объектах и лицах, потенциально склонных к совершению противоправных действий на транспорте.

б) Организацию совместных мероприятий, направленных на профилактику преступности, выявление лиц без определенного места жительства и розыск преступников.

в) Проведение согласованных проверок грузовых поездов на станциях прибытия, в том числе при смешанных перевозках.

г) Совместный контроль за сохранностью грузов на складах и контейнерных площадках, проверку правильности погрузочно-разгрузочных работ, соблюдения пропускного режима, а также анализ материалов внутреннего расследования по случаям утраты грузов».

Таким образом, преступность на железнодорожном транспорте имеет массовый, неблагоприятный и исторически меняющийся уголовно-правовой характер. Этому специфическому явлению присущи свои особенности, и они определяются спецификой самого железнодорожного транспорта.

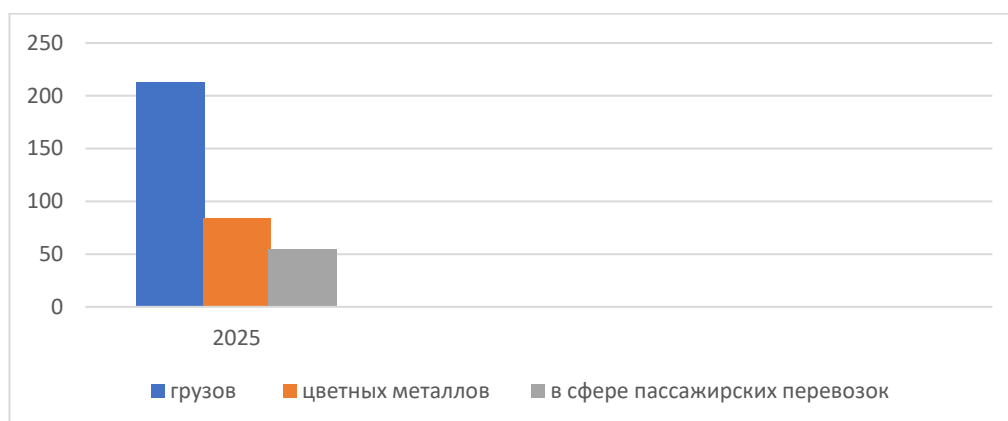
«Эффективность расследования преступлений, совершаемых на объектах железнодорожной транспортной инфраструктуры, определяется, во-первых, тем, насколько следователь знает особенности своей работы, во-вторых, знаком ли он со способами совершения преступлений в условиях транспорта и, в-третьих, насколько своевременно и тактически правильно проводит он следственные действия, широко используя для этого помощь специалистов, как взаимодействует с работниками дознания транспортных и территориальных органов внутренних дел» [34, с. 14].

Анализ структуры преступности на железнодорожном транспорте свидетельствует о том, что в общей структуре преступности значительную часть составили преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических и психотропных веществ составили в общей структуре преступности – 24,4% (56

фактов), незаконный оборот оружия – 5% (23 факта), грабежи 1% (7 фактов), прочие преступления – 2% (56 фактов).

При этом, в структуре преступности против собственности кражи составили – 40%, в том числе кражи грузов – 9% (213 фактов); кражи цветных металлов – 3% (84); кражи в сфере пассажирских перевозок – 2% (54 факта) (диаграмма 2).

Диаграмма 2 – Кражи, совершаемые на объектах транспортной инфраструктуры



Так, например Г. 3 июня 2025 года примерно в 23.30 часов, находясь на перроне железнодорожного вокзала «Алматы-2» отправился на станцию Шу. До прибытия поезда на станцию Шу в 4.30 часов Г. направился из последнего вагона в сторону начала поезда. Проходя купейный вагон №14, Г. в приоткрытую дверь купе №8 увидел лежащий на столе сотовый телефон марки «Iphone 14 PRO MAX» чёрного цвета, принадлежащий потерпевшей Р. После чего, у него возник умысел, направленный на тайное хищения чужого имущества, с проникновением в жилище.

Для доведения своего преступного умысла до конца, незаконно проникнув в купе, Г., воспользовавшись, тем, что все пассажиры спят, в отсутствие лиц, которые могли бы пресечь его преступные действия, со стола тайно похитил вышеуказанный сотовый телефон, причинив потерпевшей Р. материальный ущерб в размере 500 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на верхней полке №21 места увидел сотовый телефон марки «Samsung A51», принадлежащей потерпевшей Т., после чего, с целью неоднократного тайного хищения чужого имущества, тайно похитил сотовый телефон марки «Samsung A51», тем самым причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на №20 месте, увидел женскую сумку, чёрного цвета, внутри которой находились зарядное

устройство от сотового телефона, очки в чехле, принадлежащие потерпевшей К., которые также тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на общую сумму 35 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на №18 месте увидел сотовый телефон марки «Iphone 13», принадлежащий законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего С., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 450 000 тенге.

Далее Г., продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на месте №22 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Iphone 7», принадлежащей законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего Т., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 100 000 тенге. Далее Г., продолжая свои преступные действия, в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору купейного вагона №9 на месте №5 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Redmi 9A», принадлежащей потерпевшей К., который, проникнув в купе, тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Грузовые перевозки на железной дороге традиционно считаются наиболее уязвимой для преступных посягательств сферой. Убытки, понесенные всеми участниками перевозочного процесса, неуклонно растут. Ежегодно по стране эта сумма достигает примерно 650 миллиардов тенге. Переориентация промышленности с тяжелой отрасли (преимущественно сырьевой) на легкую и среднюю привела к увеличению поставок дорогостоящих товаров, что, в свою очередь, поддерживает криминогенную ситуацию в сфере грузовых перевозок.

На ряде железных дорог до 60% всех уголовных преступлений приходится именно на грузовые перевозки. Хищения совершаются различными способами: путем повреждения запоров и болтов, взлома дверей и люков, продавливания стенок контейнеров, а также путем мошеннических действий, подделки документов, незаконного доступа к компьютерным сетям для получения информации о предприятиях, оформления фиктивных документов на транзит или переадресацию, подмены перевозочной документации и т.д.

Кражи являются наиболее распространенным видом хищения, составляя свыше 50% от общего числа, и эта тенденция сохраняется десятилетиями. Особую актуальность представляют кражи личного имущества, совершаемые на объектах железнодорожного транспорта. Высокая частота таких преступлений и их рост негативно сказываются на безопасности пассажиров и усиливают их обеспокоенность за сохранность личных вещей [35, с. 6].

Система мер по предотвращению и раскрытию краж оказывается малоэффективной. Учитывая развитую инфраструктуру железнодорожного транспорта в Казахстане, уровень преступности оказывает значительное дестабилизирующее воздействие на общественную стабильность. Среди преступлений, совершаемых на объектах железнодорожной инфраструктуры,

кражи личного имущества граждан занимают существенную долю, отличаясь при этом высокой латентностью.

Основной причиной большинства краж личных вещей на железной дороге является виктимогенная ситуация, связанная с неосмотрительностью самих потерпевших. Эта ситуация определяется временем совершения преступлений – значительная часть (49%) приходится на ночные часы (с полуночи до 7 утра), а также на конец рабочей недели и выходные дни. Летом (41% случаев) наблюдается пик преступной активности. Наиболее часто похищаются легкодоступные вещи: мобильные телефоны, деньги и продукты питания. Наиболее криминогенными зонами являются железнодорожные вокзалы. В поездах и электричках это тамбуры и купе дальнего следования.

На третьем месте по количеству стоят преступления, связанные с незаконным оборотом наркотических средств и психотропных веществ, зафиксировано 586 таких случаев, что на 0,3% превышает показатели 2024 года (584 факта). Считается, что одной из ключевых причин преобладания подобных преступлений на железнодорожном транспорте является его удобство для транспортировки наркотических веществ преступниками.

Подвижной состав, включая вагоны, контейнеры, позволяет перевозить крупные партии наркотиков. Кроме того, особенностью железнодорожного транспорта является возможность скрывать запрещенные вещества в технических полостях, отсеках подвижного состава, а также среди перевозимых грузов. Это значительно усложняет доказывание причастности конкретных лиц к преступлению, в отличие от автомобильного или воздушного транспорта, где наркотики чаще всего перевозятся непосредственно при себе.

Следующую позицию занимают преступления, связанные с оборотом оружия и боеприпасов, составляющие 5% от общего числа.

Преступность на железнодорожном транспорте, все чаще приобретает организованный характер. В 2025 г. пресечено функционирование двух организованных преступных групп, на счету которых 44 преступления, в том числе 30 в сфере экономики, 6 – по наркотрафику, 5 – общеуголовной направленности и 3 – в сфере грузоперевозок.

Рост организованной преступности подчеркивает привлекательность железнодорожного транспорта для криминальных структур. Анализ статистических данных и уголовных дел показывает, что основными направлениями деятельности организованных преступных группировок на железной дороге являются хищение грузов, контрабанда наркотиков, террористические акты, а также обеспечение проституции в крупных гостиницах и на вокзалах.

Таким образом, преступность в области железнодорожного транспорта носит массовый, неблагоприятный и исторически меняющийся уголовно-правовой характер. При этом ее специфика определяется спецификой самого железнодорожного транспорта, охватывая собой множество всех преступлений, совершаемых на его объектах за предыдущий период времени.

2 Особенности осуществления оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте

2.1 Организационно-правовое обеспечение оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте

Сущность ОРД в рассматриваемой сфере обусловлена спецификой железнодорожного транспорта как сложной, динамичной и протяженной системы, функционирование которой связано с повышенной степенью общественной опасности. В отличие от иных видов правоохранительной деятельности, ОРД носит преимущественно превентивный и информационно-поисковый характер, ориентированный на выявление преступлений на ранних стадиях, включая стадию подготовки.

Особенностью ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является ее направленность на обеспечение безопасности не только отдельных объектов, но и всей транспортной системы в целом, включая инфраструктуру, подвижной состав, системы сигнализации и связи, а также процессы перевозок. Это требует комплексного подхода, сочетающего аналитическую работу, использование технических средств и межведомственное взаимодействие.

ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте осуществляется на основе общеправовых и специальных принципов, закрепленных в законодательстве и выработанных правоприменительной практикой.

«Очевидным является факт, что полноценно обеспечить правоохранительную функцию в транспортном организме возможно, если структура и организация работы органов внутренних дел будут как бы накладываться, по основным направлениям, на собственно транспортные структуры, их организационные принципы и виды производственной деятельности. Немаловажным является то обстоятельство, что значительная доля уголовных правонарушений совершается в процессе движения транспортных средств, при перевозке. Следовательно, необходимы специфичные методы и приемы их пресечения, расследования и раскрытия, вырабатываемые лишь в практической деятельности органов внутренних дел на транспорте» [36].

Важнейшим направлением оперативно-служебной деятельности ДП на транспорте является «борьба с проявлениями терроризма и экстремизма, обеспечение антитеррористической защищенности объектов транспортного комплекса» [37, с.4]. На объектах транспорта регулярно проводятся оперативно профилактические операции, продолжается внедрение в деятельность ДП на транспорте современных информационных технологий, а также совершенствование действующих автоматизированных информационных систем программно-технических комплексов.

Вместе с тем, продолжается рост количества уголовных правонарушений, связанных с хищением сотовых телефонов в пассажирских поездах и электропоездах, а также хищения изделий из цветных и черных металлов на объектах транспорта.

В криминалистической практике способы совершения краж грузов классифицируются следующим образом:

«1. По связи с технологическими операциями: - во время погрузки; - в период выгрузки; - при перегрузке груза и одной подвижной единицы в другую; - в процессе технологических операций (маневровые работы и т.д.).

2. По объекту подвижного состава: - из крытых вагонов; - из полувагонов; - с платформ; - из цистерн; - из контейнеров; - из специальных вагонов; - из иных подвижных единиц» [30, с. 84].

Именно в силу применения специальных знаний в области грузоперевозок необходима выявлять и расследовать преступления указанной группы по своей специфике. И конечно, хищениями грузов на железнодорожном транспорте являются преступления весьма широко распространенные и причиняющие вред большой. Больших организационных трудностей сталкиваешься в раскрытии и расследовании данного вора в законе - и в связи слишком интенсивным движением поездов, и в связи с большим массивом людей, работающих в данной области, и в связи с постоянным обновлением и модернизацией подвижного состава, что в свою очередь, соответственно влечет появление новых, ранее не известных способов его хищения.

При хищении из подвижного состава железнодорожного транспорта, как правило, место обнаружения следов преступления не совпадает с местом совершения хищения. Эти места, как правило отделены друг от друга большими расстояниями. Поиск места совершения хищения занимает большой и значительный временной промежуток. Необходимо чтобы следователь и оперуполномоченный досконально знали особенности движения грузов по железной дороге, документального их оформлении раскрывая данное преступление.

Так, например гр. Г. 3 июня 2025 года примерно в 23.30 часов, находясь на перроне железнодорожного вокзала «Алматы-2», во время стоянки пассажирского поезда №77 сообщением «Алматы-Мангистау», тайно проник в неустановленный следствием вагон вышеуказанного пассажирского поезда и отправился на станцию Шу.

До прибытия поезда на станцию Шу в 4.30 часов Г. направился из последнего вагона в сторону начала поезда. Проходя купейный вагон №14, Г. в приоткрытую дверь купе №8 увидел лежащий на столе сотовый телефон марки «Iphone 14 PRO MAX» чёрного цвета, принадлежащий потерпевшей Р. После чего, у него возник умысел, направленный на тайное хищения чужого имущества, с проникновением в жилище.

Для доведения своего преступного умысла до конца, незаконно проникнув в купе, Г., воспользовавшись, тем, что все пассажиры спят, в отсутствие лиц,

которые могли бы пресечь его преступные действия, со стола тайно похитил вышеуказанный сотовый телефон, причинив потерпевшей Р. материальный ущерб в размере 500 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на верхней полке №21 места увидел сотовый телефон марки «Samsung A51», принадлежащей потерпевшей Т., после чего, с целью неоднократного тайного хищения чужого имущества, тайно похитил сотовый телефон марки «Samsung A51», тем самым причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Так, Г., неоднократно совершил тайное хищение чужого имущества, с незаконным проникновением в жилище.

Продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на №20 месте, увидел женскую сумку, чёрного цвета, внутри которого находились зарядное устройство от сотового телефона, очки в чехле, принадлежащие потерпевшей К., которые также тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на общую сумму 35 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на №18 месте увидел сотовый телефон марки «Iphone 13», принадлежащий законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего С., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 450 000 тенге.

Далее Г., продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на месте №22 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Iphone 7», принадлежащей законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего Т., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 100 000 тенге. Далее Г., продолжая свои преступные действия, в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору купейного вагона №9 на месте №5 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Redmi 9A», принадлежащей потерпевшей К., который, проникнув в купе, тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

«При работе по расследованию и раскрытию данного вида преступлений требуется поддержание постоянного контакта, взаимодействие между ДП на транспорте и территориальными органами внутренних дел, взаимодействие со службами, обеспечивающими работу всего железнодорожного потока» [38, с. 17].

Таким образом, организационно-правовое обеспечение оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте обладает выраженной отраслевой спецификой, обусловленной особенностями функционирования транспортной системы, ее экстерриториальностью, протяженностью и динамичностью.

Анализ показал, что эффективное осуществление оперативно-розыскной деятельности на транспорте невозможно в рамках традиционного территориального подхода, применяемого «на земле». Это обуславливает необходимость специализированной организации деятельности органов внутренних дел, ориентированной на транспортные потоки, подвижные объекты и особенности перемещения грузов и пассажиров. В этой связи деятельность транспортной полиции должна строиться по линейному принципу, охватывающему весь маршрут движения, а не отдельные административные территории.

Установлено, что специфика преступности на железнодорожном транспорте, в частности высокая латентность, значительные расстояния между местом совершения и обнаружения преступления, а также разнообразие способов совершения правонарушений, требует применения особых оперативно-розыскных методов и тактических приемов. При этом ключевое значение приобретает способность оперативных сотрудников анализировать перемещение преступника в транспортной среде, устанавливать маршруты движения и взаимодействовать с другими подразделениями на различных участках транспортной сети.

Особое внимание должно уделяться преступлениям, связанным с хищением грузов, которые характеризуются значительным материальным ущербом и сложностью раскрытия. Установлено, что данные преступления требуют от сотрудников не только правовых знаний, но и глубокого понимания технологических процессов перевозки, включая организацию грузовых операций, документооборот и функционирование объектов транспортной инфраструктуры.

Так, например Г. 3 июня 2025 года примерно в 23.30 часов, находясь на перроне железнодорожного вокзала «Алматы-2», во время стоянки пассажирского поезда №77 сообщением «Алматы-Мангистау», тайно проник в неустановленный следствием вагон вышеуказанного пассажирского поезда и отправился на станцию Шу.

До прибытия поезда на станцию Шу в 4.30 часов Г. направился из последнего вагона в сторону начала поезда. Проходя купейный вагон №14, Г. в приоткрытую дверь купе №8 увидел лежащий на столе сотовый телефон марки «Iphone 14 PRO MAX» чёрного цвета, принадлежащий потерпевшей Р. После чего, у него возник умысел, направленный на тайное хищения чужого имущества, с проникновением в жилище.

Для доведения своего преступного умысла до конца, незаконно проникнув в купе, Г., воспользовавшись, тем, что все пассажиры спят, в отсутствие лиц, которые могли бы пресечь его преступные действия, со стола тайно похитил вышеуказанный сотовый телефон, причинив потерпевшей Р. материальный ущерб в размере 500 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на верхней полке №21

места увидел сотовый телефон марки «Samsung A51», принадлежащей потерпевшей Т., после чего, с целью неоднократного тайного хищения чужого имущества, тайно похитил сотовый телефон марки «Samsung A51», тем самым причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Так, Г., неоднократно совершил тайное хищение чужого имущества, с незаконным проникновением в жилище.

Продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на №20 месте, увидел женскую сумку, чёрного цвета, внутри которого находились зарядное устройство от сотового телефона, очки в чехле, принадлежащие потерпевшей К., которые также тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на общую сумму 35 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на №18 месте увидел сотовый телефон марки «Iphone 13», принадлежащий законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего С., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 450 000 тенге.

Далее Г., продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на месте №22 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Iphone 7», принадлежащей законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего Т., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 100 000 тенге. Далее Г., продолжая свои преступные действия, в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору купейного вагона №9 на месте №5 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Redmi 9A», принадлежащей потерпевшей К., который, проникнув в купе, тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Вместе с тем выявлены проблемы организационно-правового характера, включая недостаточную адаптацию нормативной базы к специфике транспортной среды, сложности межведомственного взаимодействия, а также необходимость повышения уровня профессиональной подготовки сотрудников. Кроме того, сохраняется рост отдельных видов преступлений, в том числе хищений в пассажирском секторе и преступлений, связанных с посягательствами на элементы инфраструктуры.

Отдельного внимания заслуживает необходимость усиления мер по обеспечению антитеррористической защищенности объектов железнодорожного транспорта, что обусловлено их повышенной уязвимостью и значением для национальной безопасности.

Таким образом, анализ показал, что эффективное осуществление оперативно-розыскной деятельности на транспорте невозможно в рамках традиционного территориального подхода, применяемого «на земле». Это обуславливает необходимость специализированной организации деятельности

органов внутренних дел, ориентированной на транспортные потоки, подвижные объекты и особенности перемещения грузов и пассажиров.

В этой связи деятельность транспортной полиции должна строиться по линейному принципу, охватывающему весь маршрут движения, а не отдельные административные территории. Установлено, что специфика преступности на железнодорожном транспорте, в частности высокая латентность, значительные расстояния между местом совершения и обнаружения преступления, а также разнообразие способов совершения правонарушений, требует применения особых оперативно розыскных методов и тактических приемов. При этом ключевое значение приобретает способность оперативных сотрудников анализировать перемещение преступника в транспортной среде, устанавливать маршруты движения и взаимодействовать с другими подразделениями на различных участках транспортной сети.

В целом, комплексное совершенствование организационно-правовых механизмов ОРД позволит повысить уровень раскрываемости преступлений, снизить их латентность и обеспечить устойчивое функционирование железнодорожной транспортной инфраструктуры.

2.2 Оперативно-розыскные мероприятия по выявлению и раскрытию уголовных правонарушений на объектах железнодорожного транспорта

Сотрудники транспортной полиции при расследовании и раскрытии преступлений на железнодорожном транспорте допускают ошибки. Они проявляются в замедленной реакции на карманные кражи, недостаточной квалификации специалистов, слабом взаимодействии со следователями уголовного розыска и неполноценном проведении следственных мероприятий.

Преступность на железной дороге имеют свои особенности, отражающиеся в способах их совершения и круге преступников. Только комплексный анализ оперативной обстановки, учитывающий все составляющие и тщательно изученный объем информации, позволит успешно бороться с противоправными деяниями [39, с. 39].

Оперативно-розыскная деятельность играет важнейшую роль в этом процессе. Данный вид деятельности осуществляется посредством проведения оперативно розыскных мероприятий. Основания для проведения оперативно-розыскных мероприятий, определены в ст. 10 Закона «Об ОРД». К ним относятся:

- «а) наличие материалов досудебного расследования;
- б) поступившая в органы, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, информация о:
 - подготавливаемом, совершаемом или совершенном правонарушении;
 - лицах, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда или уклоняющихся от уголовного наказания;
 - безвестном отсутствии граждан и обнаружении неопознанных трупов;

в) письменные поручения следователя по расследуемым им уголовным делам;

в-1) постановления Генерального Прокурора Республики Казахстан, его первого заместителя либо заместителей, прокуроров областей и приравненных к ним прокуроров, а также письменные указания прокурора, данные в ходе осуществления надзора за законностью оперативно-розыскной деятельности;

в) судебные акты о розыске подсудимого по уголовному и ответчика по гражданскому делам, лица, уклоняющегося от отбывания наказания или пробационного контроля, а также санкционированные прокурором постановления судебных исполнителей о розыске должника по исполнительному производству;

г) запросы международных правоохранительных организаций и правоохранительных органов иностранных государств в соответствии с договорами (соглашениями) о правовой помощи;

д) необходимость получения разведывательной информации в интересах общества, государства и укрепления его экономического и оборонного потенциала.

е) необходимость обеспечения безопасности защищаемых лиц, в отношении которых вынесены постановления об обеспечении личной безопасности уполномоченными государственными органами, в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан».

На начальных этапах расследования указанных преступлений необходимо разработать организованные неотложные и оперативно-розыскные мероприятия, направленные на получение и получение значимой для расследования информации сами о преступлении. Порядок действий сотрудников оперативно-розыскных мероприятий определяется в зависимости от сложившейся криминальной ситуации и выдвинутой версии. Разрешение исходной и сложившейся ситуации начинается с выдвижения версий и планирования, не привязанного к ним. Версии имеют очень мощное значение для раскрытия, проверка их должна проходить планомерно [41, с. 44].

Итак, первым в приведенном выше перечне оперативно-розыскных мероприятий значится "допрашивание". Это один из самых прекрасных и элементарных компонентов эффективного способа получения оперативно значимой информации (по ст. 11 Закона об ОРД),

Допрос — это оперативно-розыскное мероприятие, проводимое сотрудником в форме беседы с лицом, представляющим интерес для решения задач борьбы с преступностью.

Допрос является одним из основополагающе "гласных" оперативно-розыскных мероприятий, направленных на получение информации о готовящихся, совершаемых либо совершенных правонарушениях.

На объектах железнодорожного транспорта опрос имеет особое значение, поскольку преступления нередко совершаются в условиях непрерывного

производственного процесса и большого количества участников перевозочной деятельности.

Согласно Закону об ОРД опрос лиц - сбор фактической информации, имеющей значение для решения задач оперативно-розыскной деятельности, со слов опрашиваемого лица, которое располагает или может располагать ею (п. 1) ст. 1).

Опрос проводится в целях: «установления обстоятельств совершения правонарушения; выявления очевидцев и возможных участников противоправной деятельности; уточнения механизма хищения грузов или нарушения безопасности движения; получения сведений о перемещении материальных ценностей и действиях работников смены; выявления условий, способствовавших совершению преступления» [42, с. 76].

На железнодорожном транспорте опросу подлежат: «работники станций, дежурные по станции, составители поездов; машинисты и локомотивные бригады; работники складов, грузовых терминалов и экспедиторы; сотрудники служб безопасности и охраны; представители грузоотправителей и грузополучателей; пассажиры и иные очевидцы событий» [42, с. 75].

Для достижения результатов опроса, то есть получения оперативно-значимой информации, оперативному сотруднику необходимо на первоначальном этапе установить с лицом психологический контакт, который включает в себя три этапа - знакомство с заинтересованным лицом; формирование у объекта интереса к контакту; установление с ним доверительных отношений.

В ходе опроса устанавливаются такие вопросы как «кто последним осуществлял прием, хранение или выдачу груза; время и место выявления нарушения; наличие посторонних лиц на объекте; соблюдение технологических инструкций; случаи отклонения от установленного порядка работы; техническое состояние оборудования и средств контроля; действия работников до и после происшествия» [42, с. 75-76].

Таким образом результаты опроса позволяют определить направление дальнейших оперативно-розыскных мероприятий, установить возможный круг подозреваемых, выявить преступные схемы и подготовить основания для проведения последующих следственных действий.

Необходимо выделить следующую классификацию оперативно-розыскного мероприятия опроса: «гласный опрос, когда не требуется зашифровка целей и результатов полученной информации и негласный опрос предполагает, что опрашиваемый не знает ничего об истинных целях получения от него информации» [42, с. 76].

Установление гласных и негласных отношений с гражданами является одним из важных направлений оперативно-розыскной деятельности, направленным на получение своевременной информации о готовящихся, совершаемых либо совершенных правонарушениях. На объектах железнодорожного транспорта данная работа имеет особое значение в связи с

протяженностью инфраструктуры, круглосуточным функционированием перевозочного процесса и значительным количеством лиц, вовлеченных в обслуживание пассажирских и грузовых перевозок.

Установление взаимодействия с гражданами осуществляется в целях: «получения оперативно значимой информации о противоправной деятельности; выявления преступных намерений и предупреждения правонарушений; установления лиц, причастных к хищениям грузов и материальных ценностей; выявления нарушений безопасности движения поездов; контроля криминогенной обстановки на станциях, вокзалах и грузовых объектах».

Гласные отношения строятся на официальном и открытом взаимодействии с гражданами и включают: «сотрудничество с работниками железнодорожных организаций; взаимодействие с представителями служб безопасности, охраны и частных перевозчиков; получение информации от пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей; профилактические беседы и разъяснительную работу».

Такие контакты способствуют формированию доверия и повышают уровень выявляемости правонарушений.

Негласные формы взаимодействия предполагают конфиденциальное сотрудничество с лицами, добровольно оказывающими содействие оперативным подразделениям.

На железнодорожном транспорте источниками оперативной информации могут выступать: работники станций и грузовых терминалов; сотрудники логистических и экспедиторских организаций; лица, имеющие доступ к складским помещениям и перевозочным операциям; граждане, располагающие сведениями о противоправной деятельности.

Использование таких источников позволяет своевременно выявлять скрытые преступные схемы, включая организованные хищения грузов, злоупотребления служебным положением и незаконный оборот материальных ценностей.

На основании анализа данных, полученных вышеизложенным образом, сотрудник оперативного подразделения может спланировать и осуществить комплекс оперативно-розыскных мероприятий, цель которых – достигнуть конечного результата, а также раскрыть соответствующее уголовное преступление.

Следует рассмотреть и такое оперативно-розыскное мероприятие как «отождествление личности».

Отождествление личности — это «оперативный розыскной прием, представляющий собой установление и идентификация лица, либо причастного к преступной деятельности, либо находящегося в розыске, путем непроцессуального опознания».

Опознание совершается по его индивидуальным статическим признакам, а именно: «1) отпечатки пальцев, 2) состав крови и слюны, 3) запахи и следы,

оставленные на месте происшествия, 4) походка, 5) жестикуляция, 6) мимика» [43, с. 35].

Граждан (лиц), как свидетелей либо очевидцев преступления, привлекаемых к помощи сотрудников оперативного отдела в рамках настоящего оперативно-розыскного мероприятия - действия, хорошо осведомленных о данном преступлении. Хотя преступники стараются сделать так, чтоб их деяния не различались, умудряясь всяческим образом избежать очевидности, тем не менее, они оставляют следы, образуемые их преступлениями, по которым возможно протянуть нить и идентифицировать их. Соответственно - оперативная идентификация представляет собой элемент процесса оперативного управления, помогающий раскрывать преступления на общественном транспорте. Исходя из характера осуществления этого мероприятия можно выделить два вида отождествления личности - непосредственное и опосредованное.

Непосредственное отождествление личности производится непосредственным знакомым той самой личности, которая интересуется оперативников, при этом запомнившим не только его внешность, но и прочие его характерные признаки.

Опосредствованное отождествление осуществляется путем распознавания, разыскиваемого по словесному портрету, фотоизображению лицом, ранее его не встречавшим.

Личностное отождествление осуществляется в самых разнообразных организационно-тактических формах с применением самых различных средств оперативно-розыскной деятельности.

Указанное оперативно-розыскное мероприятие представляется осуществимым посредством такого метода, как предоставление следующим лицам со стороны оперативных работников, а именно: потерпевшему, свидетелю, свидетелю-очевидцу преступления, предполагаемого преступником, либо группе лиц, фотопортретов осужденных ранее, фотороботов и тому подобного.

Идентификация фигуранта подозреваемого потерпевшими, свидетелями или иными лицами по имеющимся в наличии органах внутренних дел фото и видео учету (их фото и видео записям) должна быть максимально приближена к условиям с точки зрения проведения процессуального опознания по фотографии.

Идентификация личности может производиться в ходе поиска подозреваемого с участием потерпевших и очевидцев на месте его возможного появления, т.е. в естественном окружении.

Отождествление человека как личности можно осуществлять в созданной искусственной обстановке, например, когда подозреваемый в пределах прочих лиц был вызван на прием в отдел органов внутренних дел.

Наивысшая эффективность раскрытия преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте, может быть достигнута только в результате надлежащего взаимодействия всех правоохранительных органов, своевременности принятия правовых решений, знании в рассматриваемой

отрасли и, следовательно, удачном нахождении средств, способов и механизмов осуществления противоправной деяний.

Произведенное исследование оперативно-розыскных мероприятий по выявлению и раскрытию уголовных правонарушений на объектах железнодорожного транспорта позволяет констатировать, что указанная деятельность органов внутренних дел представляет собой сложную, многофункциональную, многофазную и функционально специфичную систему, эффективность функционирования которой обусловлена целым набором правовых, организационных, тактических и технологических факторов.

Установлено, что: «...преступность на железнодорожном транспорте обладает устойчивыми криминологическими характеристиками, существенно отличающими ее от иных видов преступности. К ним относятся: высокая латентность, мобильность преступных субъектов, пространственная разобщенность элементов преступления, трансрегиональный характер, а также разнообразие и постоянная трансформация способов совершения противоправных деяний. В особенности это проявляется в сфере пассажирских перевозок, где преступления (например, карманные кражи) зачастую выявляются исключительно оперативным путем, до момента их регистрации в установленном процессуальном порядке» [44].

Данные обстоятельства объективно обуславливают ведущую роль оперативно-розыскной деятельности как первичного механизма выявления преступлений, формирования доказательственной базы и выдвижения версий. В отличие от уголовно-процессуальной деятельности, ОРД функционирует в условиях неполной информации, высокой динамичности обстановки и необходимости принятия решений в ограниченные сроки, что требует от сотрудников не только правовых знаний, но и развитых аналитических и прогностических навыков.

Согласно Закону об ОРД внедрение – «негласное внедрение работника органа, осуществляющего оперативно-розыскную деятельность, либо сотрудничающего с ним конфиденциального помощника в окружение объекта оперативного интереса для решения задач оперативно-розыскной деятельности (п. 10) ст. 1)».

На объектах железнодорожного транспорта внедрение применяется при выявлении: организованных хищений грузов; коррупционных проявлений при перевозках и госзакупках; незаконного оборота товарно-материальных ценностей; преступных схем на грузовых терминалах, складах и сортировочных станциях.

В соответствии с Законом об ОРД допускается применение технических средств для получения сведений, не затрагивающих охраняемые законом тайны частной жизни, жилища, переписки и иных конституционных прав граждан.

На железнодорожном транспорте к таким средствам относятся: системы видеонаблюдения на вокзалах, платформах и грузовых площадках; фото- и видеофиксация погрузочно-разгрузочных операций; контроль доступа в

служебные зоны; использование технических средств мониторинга перемещения грузов и подвижного состава; анализ данных автоматизированных информационных систем перевозочного процесса. Применение данных средств позволяет фиксировать факты несанкционированного доступа к грузам, нарушения технологических операций и подготовку противоправных действий без вмешательства в частную сферу граждан.

«Деятельность оперативно-розыскного характера в сфере транспорта осуществляется за счет комплекта оперативно-розыскных мероприятий, при этом проводимых на различных видах транспорта. Виды, объем и характер проводимых мероприятий определяются исходя из тех задач, которые требуется решить органам внутренних дел в интересах пресечения и раскрытия преступлений и правонарушений в области водного, железнодорожного, автомобильного и воздушного транспорта» [45].

В целях выполнения задач, направленных на обеспечение транспортной безопасности на объектах железнодорожного транспорта, оперативно-розыскные органы производят «обследование производственных и служебных помещений, сооружений, зданий, участков местности и транспортных средств, что представляет собой одно из наиболее применимых оперативно-розыскных мероприятий. Это оперативно-розыскное мероприятие предполагает непосредственный или опосредованный с помощью технических средств не процессуальный осмотр и анализ определенных объектов с целью обнаружения следов преступлений, похищенного имущества, орудий совершения преступления, разыскиваемых лиц, получения иной информации, необходимой для решения задач оперативно-розыскной деятельности» [46].

Сущность, цели, виды, а также условия и основания осуществления данного оперативно-розыскного мероприятия подробно исследованы в учебной и научной литературе [47].

В соответствии с Законом об ОРД допускается применение технических средств для получения сведений, не затрагивающих охраняемые законом тайны частной жизни, жилища, переписки и иных конституционных прав граждан.

На железнодорожном транспорте к таким средствам относятся: «системы видеонаблюдения на вокзалах, платформах и грузовых площадках; фото- и видеофиксация погрузочно-разгрузочных операций; контроль доступа в служебные зоны; использование технических средств мониторинга перемещения грузов и подвижного состава; анализ данных автоматизированных информационных систем перевозочного процесса». Применение данных средств позволяет фиксировать факты несанкционированного доступа к грузам, нарушения технологических операций и подготовку противоправных действий без вмешательства в частную сферу граждан.

Данные ОРМ применяются для установления обстоятельств преступной деятельности:

Наведение справок — получение сведений из государственных органов, железнодорожных организаций, логистических компаний о перемещении грузов, трудовой деятельности работников, финансовых операциях.

Получение образцов — изъятие образцов упаковки, пломб, маркировки грузов, документов либо материалов для сравнительного исследования.

Оперативный закуп применяется при выявлении незаконной реализации похищенных грузов или комплектующих железнодорожной инфраструктуры.

Применение служебно-розыскных собак используется: при осмотре грузовых составов; выявлении запрещенных веществ; поиске скрытых предметов и следов.

Поиск и отождествление личности по приметам осуществляется с использованием ориентировок, видеозаписей и систем наблюдения вокзалов.

Поиск устройств незаконного снятия информации проводится на объектах управления движением поездов и в служебных помещениях для предотвращения вмешательства в работу инфраструктуры.

ОРМ направлено на выявление следов преступления до их уничтожения. На железнодорожном транспорте это включает: фиксацию повреждений вагонов, контейнеров и пломб; выявление следов вскрытия грузовых отсеков; негласную фото- и видеофиксацию противоправных действий; предварительное исследование документов и материальных объектов.

Полученные сведения используются для последующего процессуального закрепления доказательств в рамках досудебного расследования.

Преследование осуществляется при непосредственном выявлении лица, готовящего или совершающего преступление на объектах железнодорожной инфраструктуры, включая: попытки хищения грузов; незаконное проникновение в технические зоны; угрозы безопасности движения поездов. Задержание производится в порядке, установленном уголовно-процессуальным законодательством Республики Казахстан.

С участием понятых допускается: личный досмотр задержанных лиц; изъятие вещей и документов, имеющих значение для дела; досмотр служебных помещений, складов, рабочих мест; досмотр железнодорожного подвижного состава и автотранспорта на территории станций.

Данные действия проводятся с соблюдением требований УПК РК и направлены на выявление похищенного имущества и орудий преступления.

На объектах железнодорожного транспорта такие операции проводятся при наличии угрозы жизни граждан или безопасности движения поездов. Они осуществляются специализированными подразделениями с учетом: массового пребывания людей; необходимости предотвращения остановки перевозочного процесса; минимизации риска для пассажиров и работников.

Наблюдение является одним из ключевых ОРМ и применяется для: «установления маршрутов перемещения подозреваемых; выявления связей между участниками преступных схем; контроля действий работников, имеющих доступ к грузам; документирования противоправной деятельности».

Наблюдение может осуществляться визуально либо с использованием технических средств в пределах, допускаемых законодательством.

Документирование преступных деяний производится с применением следующих оперативно розыскных средств: наведение справок, опрос, сбор образцов для сравнительного исследования, исследование документов и предметов; наблюдение; контроль почтовых и иных отправок; снятие информации с технических каналов связи; прослушивание разговоров; оперативное внедрение; оперативный эксперимент. как правило, все из выше перечисленных действий могут применяться при проведении оперативно-розыскных мероприятий на транспорте.

В ходе проведения оперативно-розыскных мероприятий на предприятиях транспортной инфраструктуры нередко используются информационные системы, кино и фотосъемка, видео- и аудиозапись, другие технические средства, которые не способны нанести ущерб жизни, здоровью людей и не причиняющие вред окружающей среде.

Большую роль играют привлекаемые органами оперативно-розыскных ведомств специалисты. Все сведения, касающиеся использования при проведении негласных оперативно-розыскных мероприятий сил, средств, планах, источниках, методах, результатах оперативно-розыскной деятельности, о внедренных в организованные преступные группировки лицах, информация о тактике осуществления оперативно-розыскных мероприятий составляют государственную тайну [48, с. 17].

Такие сведения подлежат рассекречиванию на основании постановления руководителя органа, осуществляющего оперативно-розыскную деятельность [49, с. 44].

«Вопрос о раскрытии личности может быть поставлен и тогда, когда идет речь об информации, способной оказать значительное влияние на исход дела. Разрешение данного вопроса зависит от того, насколько существенными являются показания информатора и имеются ли в деле другие неоспоримые доказательства виновности подсудимого. Если осведомитель является важным свидетелем, разрешающим вопрос о виновности либо невиновности подсудимого и при условии, что в деле отсутствуют другие прямые доказательства, раскрытие личности свидетеля необходимо в интересах правосудия. Сторона обвинения может согласиться с этим, приняв при этом дополнительные меры по обеспечению безопасности своего осведомителя либо вправе отказаться от использования его показаний, в такой ситуации есть риск не подтверждения виновности лица в совершении преступления и, как следствия, вынесения оправдательного приговора» [50, с. 36].

Так, например, при проведении досмотра на вокзалах используют «LQ-test» – «ручные приборы для бесконтактного обнаружения горючих жидкостей, ручной мобильный сканер «заслон» позволяет обнаружить спрятанных под одеждой на теле человека металлических и неметаллических предметов, включая взрывчатые вещества».

Одной из действенных оперативно-розыскных мер, используемых органами внутренних дел в целях борьбы с преступлениями на транспорте, является прослушивание телефонных и иных переговоров [51, с. 49].

Анализ правоприменительной практики показал, что эффективность оперативно-розыскных мероприятий во многом определяется качеством первоначального этапа реагирования. Именно на этом этапе формируется основа раскрытия преступления: производится сбор первичной информации, выдвигаются версии, определяется тактика дальнейших действий. Однако выявленные в ходе исследования недостатки, включая несвоевременность реагирования, недостаточную квалификацию сотрудников, формальный подход к проведению следственных действий и слабое взаимодействие между подразделениями, существенно снижают результативность оперативной деятельности.

Особенностью железнодорожного транспорта является то, что криминальный след преступления имеет протяженный и распределенный характер. Место совершения преступления, его обнаружения и последующего сбыта похищенного имущества, как правило, не совпадают и могут быть разделены десятками и сотнями километров. Это требует от оперативных подразделений способности к межрегиональному взаимодействию, оперативному обмену информацией и глубокому пониманию логистики транспортных процессов.

Особое значение приобретают конкретные оперативно-розыскные мероприятия, такие как опрос и отождествление личности. Их эффективность обусловлена не только частотой применения, но и возможностью получения оперативно значимой информации на ранних стадиях. Вместе с тем их результативность зависит от правильного выбора формы (гласной или негласной), соблюдения тактических условий проведения, а также умения интегрировать полученные сведения в общую систему доказательств.

2.3 Особенности оперативно-розыскного предупреждения преступлений на объектах транспорта и взаимодействия оперативных подразделений ОВД органов внутренних дел на транспорте

Предупреждение преступлений является первоочередной задачей органов внутренних дел. В связи с этим их оперативным подразделениям в силу статей Закона об ОРД предписано осуществлять указанную деятельность, в частности - в целях преступлений, а также установление причин преступлений и условий, способствующих их совершению с осуществлением в рамках своих полномочий мер по их устранению; выявление лиц, имеющих намерение совершить преступление, с проведением с ними индивидуальной профилактической работы; участие в профилактике безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних, участие в пропаганде правовых знаний [52].

Предупреждение преступлений — это деятельность служб, подразделений и сотрудников ОВД, осуществляемая в пределах их компетенции, направленная на недопущение преступлений путем выявления, устранения или нейтрализации причин, условий и обстоятельств, способствующих их совершению, оказания профилактического воздействия на лиц с противоправным поведением.

Предупреждение преступлений осуществляется с целью защиты личности, общества, государства от преступных посягательств, противодействия криминогенным процессам в обществе, обеспечения сдерживания и сокращения преступности.

Основными задачами в целом для ОВД по предупреждению преступлений являются:

«1) выявление и анализ причин и условий, способствующих совершению преступлений, принятие мер по их устранению;

2) выявление и постановка на профилактические учеты лиц, имеющих намерение совершить преступление;

3) установление лиц, осуществляющих приготовление к преступлению и (или) покушение на преступление, и принятие мер по пресечению их противоправной деятельности в соответствии с законодательством;

4) привлечение к работе по предупреждению преступлений общественных объединений правоохранительной направленности и граждан;

5) предупреждение безнадзорности и правонарушений несовершеннолетних» [53].

Анализируя деятельность оперативных подразделений ДП на транспорте по предупреждению и раскрытию преступлений, необходимо уточнить, что ДП на транспорте принято называть структурное подразделение МВД РК, которое отвечает за безопасность и обеспечение правопорядка на железнодорожном транспорте.

К структурным подразделениям ДП на транспорте относятся линейные управления отделов полиции (ЛУОП). Оперативные подразделения ДП на транспорте, осуществляют профилактические и оперативно-розыскные мероприятия, направленные на:

«- предупреждение и пресечение преступлений против личности, совершаемых в отношении граждан на объектах железнодорожного транспорта;

- принятие мер по предупреждению незаконной перевозки наркотических средств, психотропных и сильнодействующих веществ, оружия, боеприпасов и взрывчатых материалов железнодорожным транспортом, взаимодействуют по этим вопросам с сотрудниками территориальных органов внутренних дел, с другими заинтересованными ведомствами;

- анализа по итогам полугодия состояние сохранности перевозимых грузов, вносят на этой основе руководству ДП на транспорте предложения по внедрению наиболее эффективных форм защиты материальных ценностей от хищений и других противоправных действий;

- организации и проведения оперативно-розыскную и профилактическую деятельность по обеспечению сохранности имущества всех форм собственности на объектах транспорта, но выявлению лиц, занимающихся хищением грузов, с целью предупреждения с их стороны подобных преступных проявлений;

- разработки совместно с другими подразделениями ОВД оперативно-профилактических мероприятий по выявлению и пресечению преступлений экономической и коррупционной направленности на предприятиях и в организациях транспорта;

- проведения не реже одного раза в полугодие анализ процессов акционирования железнодорожного транспорта, вырабатывают и вносят руководству подразделений экономической безопасности и противодействия коррупции предложения по пресечению и нейтрализации криминогенных процессов в сфере экономики;

- участие совместно с заинтересованными ведомствами и организациями в контроле за вывозом лицензированных товаров за пределы страны;

- осуществление работы по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности на железнодорожных вокзалах, станциях, в поездах пригородного, местного и дальнего сообщения, пристанях, в аэропортах, аэровокзалах, морских, речных портах и других общественных местах на объектах транспорта;

- обеспечение общественного порядка при чрезвычайных ситуациях (катастрофах, авариях, крушениях и т.д.) и при проведении массовых мероприятий;

- участие в проведении предполетного досмотра, а также послеполетного досмотра в случае его проведения, пассажиров, багажа, в том числе вещей, находящихся при пассажирах, членов экипажей, лиц из числа авиационного персонала гражданской авиации, бортовых запасов воздушного судна, грузов и почты;

- проведение профилактических работ по предупреждению преступлений несовершеннолетних, связанных с безопасностью пассажирских и грузовых перевозок, а также преступлений в отношении несовершеннолетних; осуществляют контроль за сохранностью оружия и боеприпасов на объектах лицензионно-разрешительной работы, соответствием мест их хранения предъявляемым требованиям, принимают меры к устранению выявленных нарушений, выявляют причины и условия совершения хищения оружия и боеприпасов на контролируемых объектах и принимают меры к их устранению;

- осуществление оперативно-розыскных и профилактических мероприятий по предупреждению преступлений террористического характера и экстремистской направленности на объектах оперативного обслуживания ДП на транспорте».

Таким образом, оперативные подразделения ДП на транспорте представляют собой высокозначимый, высокоорганизованный, самодостаточный институт, успешно способный к исполнению возложенных на

него функций по обеспечению общественной безопасности и борьбе со всеми формами и проявлениями преступности, включая организованную, транснациональную и транграничную.

Анализ правоприменительной практики показал, что предупреждению преступности особое место занимает эффективность оперативно-розыскных мероприятий во многом определяется качеством первоначального этапа реагирования. Именно на этом этапе формируется основа раскрытия преступления: производится сбор первичной информации, выдвигаются версии, определяется тактика дальнейших действий. Однако выявленные в ходе исследования недостатки, включая несвоевременность реагирования, недостаточную квалификацию сотрудников, формальный подход к проведению следственных действий и слабое взаимодействие между подразделениями, существенно снижают результативность оперативной деятельности.

Особенностью железнодорожного транспорта является то, что криминальный след преступления имеет протяженный и распределенный характер. Место совершения преступления, его обнаружения и последующего сбыта похищенного имущества, как правило, не совпадают и могут быть разделены десятками и сотнями километров. Это требует от оперативных подразделений способности к межрегиональному взаимодействию, оперативному обмену информацией и глубокому пониманию логистики транспортных процессов.

Особое значение приобретают конкретные оперативно-розыскные мероприятия, такие как опрос и отождествление личности. Их эффективность обусловлена не только частотой применения, но и возможностью получения оперативно значимой информации на ранних стадиях. Вместе с тем их результативность зависит от правильного выбора формы (гласной или негласной), соблюдения тактических условий проведения, а также умения интегрировать полученные сведения в общую систему доказательств.

Существенная составляющая для установления имеющих значение для расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте обстоятельств дела складывается из обязательного, плотного взаимодействия того лица, в производстве которого находится данное уголовное дело, с различными ведомствами и службами, участвующими в расследовании уголовных дел по мотивам хищения грузов на транспорте.

Традиционно в специальной научной литературе рассматриваются: «либо вопросы взаимодействия следователя и оперативно-розыскных подразделений ДП на транспорте, либо взаимодействия его с территориальными органами МВД и почти не наблюдаются комплексные исследования взаимодействия следственных органов на транспорте с ведомствами и службами, в частности осуществляющими охрану общественного порядка и обеспечивающими общественную безопасность на транспорте» [54].

Следует заметить, что понятие «взаимодействие» носит многообразный характер. Это как правило, наличие по крайней мере двух воздействующих друг

на друга объектов (субъектов), их взаимная обоснованность. В сущности, это и есть разновидность опосредованной или непосредственной, внутренней или внешней связи; при этом свойства всяких объектов могут быть постигнуты или проявить себя только во взаимодействии с другими объектами.

Профессор О.В. Цуканова считает, что: «... под взаимодействием понимается согласованная по месту, времени, участникам и тактике осуществления деятельность следователя, оперативных и иных служб органа дознания, необходимость в которой возникает тогда, когда только путем производства следственных действий трудно установить обстоятельства уголовного дела. В подавляющем большинстве случаев расследование преступлений (а расследование хищений грузов на транспорте практически всегда) представляет собой многогранный процесс, и может быть осуществлено лишь посредством сочетания следственных и иных процессуальных действий, организационных, розыскных и оперативно розыскных мероприятий» [55, с.811].

В рамках криминалистической теории принято различать два основных подхода к взаимодействию следователя - «с одной стороны, и органов оперативно-розыскной деятельности - с другой - которые принято именовать процессуальным и непроцессуальным».

К процессуальному взаимодействию, которое регулируется Уголовно-процессуальным кодексом Республики Казахстан, относятся совместная работа следственно-оперативных групп, выполнение оперативных поручений, содействие на следственных действиях и прочие сопутствующие мероприятия.

К непроцессуальному, собственно организационно-тактическому, относится взаимодействие, регламентируемое ведомственными нормативными актами и охватывающее скоординированное планирование следственных, оперативно-розыскных и розыскных действий; проведение межведомственных оперативных совещаний с участием прокуроров, следователей и дознавателей; совместные любые профессиональные обучения и т.д. [56].

Кроме этого, как отмечает Кривенко А.И.: «Результаты процессуального взаимодействия обязательно отражаются в материалах уголовного дела, в то время как результаты непроцессуального взаимодействия чаще всего не могут, а иногда категорически не должны найти отражения в материалах уголовного дела в интересах соблюдения принципа конспирации» [57].

В настоящее время организация взаимодействия подразделений Департамента полиции на транспорте (ДП на транспорте) в процессе раскрытия и расследования преступлений осуществляется в соответствии с утвержденным положением. Однако некоторые особенности железнодорожных перевозок грузов, такие как подвижность контейнерного/грузового поезда и возможность осуществления преступных посягательств на груз во время движения транспорта, требуют применения специальных подходов и методов для выявления, пресечения и раскрытия данной категории преступлений, что делает

необходимым создание профильных подразделений в структуре органов внутренних дел.

Вместе с тем, линия противодействия хищениям грузов на объектах железнодорожного транспорта выделена в самостоятельное направление деятельности ДП на транспорте. В системе ДП на транспорте на данный момент успешно функционируют подразделения по борьбе с преступными посягательствами на грузы, работающие в линейных отделах. Эти подразделения осуществляют оперативное обслуживание транспортных объектов и инфраструктуры, осуществляя деятельность по пресечению хищений грузов в целом.

Противодействием хищениям грузов — это совокупность планомерно проводимых оперативно-розыскных мероприятий на тех закрепленных территориях и направлениях, для получения и использования информации о лицах, фактах, местах и предметах, являющихся оперативным интересом [58].

Одной из наиболее распространенных и эффективных организационных форм для взаимодействия следователей с сотрудниками линейных отделов ДП на транспорте в процессе раскрытия хищений грузов, является создание следственно-оперативных групп (СОГ), поскольку именно на начальном этапе раскрытия и расследования таких преступлений на железнодорожном транспорте часто бывает необходимо неотложно проводить следственные действия.

Практика расследования уголовных дел в сфере хищения грузов на транспорте подтверждает классификацию типичных СОГ, создаваемых в ДП на транспорте, сделанную Меркуловым М.А., согласно которой следует выделять следующие виды групп:

«1) дежурная (при дежурной части линейного управления, отдела, отделения внутренних дел на транспорте) создается для обеспечения немедленного реагирования на сообщения о преступлениях, производства неотложных следственных действий и оперативно-розыскных мероприятий в течение дежурных суток (по горячим следам). На нее приходится основной объем проверочных действий по доследственным проверкам.

2) специализированная создается для расследования многоэпизодных уголовных дел о хищениях грузов на железнодорожном транспорте, в том числе раскрытия и расследования тяжких и особо тяжких преступлений данной категории, совершенных организованными преступными группами» [59, с. 17].

На начальном этапе расследования краж грузов, когда следователь взаимодействует с подразделениями по борьбе с организованной преступностью (БОП), его главная задача — получить полную картину преступной деятельности. Это включает в себя выявление всех ранее неизвестных эпизодов и лиц, причастных к таким хищениям. Также важно установить пострадавших, свидетелей, обнаружить похищенное имущество с железнодорожного транспорта и найти все возможные улики.

Кроме того, следователь должен выяснить, как преступники пытались скрыть следы своих деяний, используя для этого оперативно-розыскные методы. Важным аспектом является оперативная проверка уже имеющихся у следствия доказательств, предотвращение попыток подозреваемых или обвиняемых уклониться от следствия и суда, их розыск, если они скрылись, а также нейтрализация противодействия расследованию.

Так, например Г. 3 июня 2025 года примерно в 23.30 часов, находясь на перроне железнодорожного вокзала «Алматы-2», во время стоянки пассажирского поезда №77 сообщением «Алматы-Мангистау», тайно проник в неустановленный следствием вагон вышеуказанного пассажирского поезда и отправился на станцию Шу.

До прибытия поезда на станцию Шу в 4.30 часов Г. направился из последнего вагона в сторону начала поезда. Проходя купейный вагон №14, Г. в приоткрытую дверь купе №8 увидел лежащий на столе сотовый телефон марки «Iphone 14 PRO MAX» чёрного цвета, принадлежащий потерпевшей Р. После чего, у него возник умысел, направленный на тайное хищения чужого имущества, с проникновением в жилище.

Для доведения своего преступного умысла до конца, незаконно проникнув в купе, Г., воспользовавшись, тем, что все пассажиры спят, в отсутствие лиц, которые могли бы пресечь его преступные действия, со стола тайно похитил вышеуказанный сотовый телефон, причинив потерпевшей Р. материальный ущерб в размере 500 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на верхней полке №21 места увидел сотовый телефон марки «Samsung A51», принадлежащей потерпевшей Т., после чего, с целью неоднократного тайного хищения чужого имущества, тайно похитил сотовый телефон марки «Samsung A51», тем самым причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Так, Г., неоднократно совершил тайное хищение чужого имущества, с незаконным проникновением в жилище.

Продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на №20 месте, увидел женскую сумку, чёрного цвета, внутри которого находились зарядное устройство от сотового телефона, очки в чехле, принадлежащие потерпевшей К., которые также тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на общую сумму 35 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на №18 месте увидел сотовый телефон марки «Iphone 13», принадлежащий законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего С., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 450 000 тенге.

Далее Г., продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на месте №22

увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Iphone 7», принадлежащей законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего Т., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 100 000 тенге. Далее Г., продолжая свои преступные действия, в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору купейного вагона №9 на месте №5 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Redmi 9A», принадлежащей потерпевшей К., который, проникнув в купе, тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Степень и формы сотрудничества между следователем и оперативными службами определяются сложностью дела. Обычно такое взаимодействие фокусируется на ключевых аспектах и не носит постоянного характера. Следователь, работая независимо, тем не менее, координирует свои действия с другими организациями для решения возникающих в ходе расследования вопросов.

Если преступная деятельность охватывает территории, подконтрольные разным отделением полиции на транспорте, успешность раскрытия краж грузов напрямую зависит от слаженной работы следственно-оперативных групп. Для этого организуется обмен информацией, например, о перевозках нефтепродуктов.

Эффективность борьбы с преступностью на железной дороге также обеспечивается надлежащим взаимодействием между подразделениями транспортной полиции, территориальными органами внутренних дел и другими службами. Задачи такого сотрудничества варьируются в зависимости от конкретных условий: от охраны порядка и безопасности до обмена информацией об оперативной обстановке для выработки совместных мер по предотвращению и раскрытию преступлений. Важно избежать дублирования усилий и обеспечить эффективное информационное сопровождение антикриминальной деятельности [60].

В контексте железнодорожного сообщения, реализация упомянутых задач может принимать следующие формы:

1. Обмен информацией о текущей оперативной обстановке на курируемом участке или объекте, а также о лицах, которые могут представлять угрозу на железной дороге, намереваясь совершить противоправные действия.
2. Комплексное проведение мероприятий, направленных на предотвращение преступлений, выявление бездомных и не имеющих постоянного занятия лиц, а также розыск преступников.
3. Совместная проверка прибывающих составов с грузами.
4. Совместное инспектирование состояния сохранности товаров на складских территориях и контейнерных площадках.
5. Контроль за правильностью погрузки и выгрузки, соблюдением пропускного режима, а также углубленное изучение документации по случаям утраты грузов [61, с. 24].

В отличие от других структур на железнодорожной транспортной инфраструктуре исключительно в рамках подследственности, установленной Уголовно-процессуальным кодексом Республики Казахстан, подразделения органов внутренних дел на железнодорожном транспорте обеспечивают охрану общественного порядка и общественной безопасности на объектах железнодорожной инфраструктуры в полном объеме. Это достигается в тесном сотрудничестве с сотрудниками ведомственной охраны и прочим персоналом железной дороги.

Проведенное исследование, сфокусированное на особенностях оперативно-розыскного предупреждения преступлений на объектах железнодорожного транспорта и взаимодействии оперативных служб органов внутренних дел на транспорте, позволяет сделать вывод о том, что превентивная деятельность против преступности является не только самостоятельным, но и приоритетным направлением работы правоохранительных органов. Это направление определяет общую эффективность противодействия преступности в транспортной отрасли.

Установлено, что предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте носит комплексный характер. Оно включает в себя систему взаимосвязанных мер, направленных на выявление, анализ и устранение причин и условий, способствующих совершению преступлений, а также на профилактическое воздействие на граждан, склонных к противоправным поступкам. При этом оперативно-розыскная деятельность выступает в качестве основного механизма реализации этой функции, позволяя заблаговременно выявлять преступные намерения и принимать меры для их пресечения.

Особенностью рассматриваемой сферы является то, что железнодорожный транспорт представляет собой объект повышенной криминогенной уязвимости, что обусловлено высокой концентрацией пассажирских и грузовых потоков, протяженностью инфраструктуры, круглосуточным режимом функционирования и возможностью использования транспортной системы для совершения различных видов преступлений, включая хищения, незаконный оборот наркотических средств, оружия, а также преступления террористической направленности.

Анализ показал, что оперативные подразделения ДП на транспорте реализуют широкий спектр профилактических и оперативно-розыскных мероприятий, направленных на предупреждение преступлений, включая: «выявление и нейтрализацию криминогенных факторов; постановку на профилактический учет лиц, склонных к совершению преступлений; проведение индивидуальной профилактической работы; участие в обеспечении общественного порядка и безопасности; противодействие незаконному обороту запрещенных предметов; выявление преступлений экономической, коррупционной и террористической направленности».

Вместе с тем установлено, что эффективность оперативно-розыскного предупреждения напрямую зависит от уровня взаимодействия между

различными субъектами правоохранительной деятельности. В условиях железнодорожного транспорта взаимодействие приобретает особое значение, поскольку преступления часто носят межрегиональный характер, а их раскрытие требует координации действий различных подразделений и ведомств.

В ходе исследования выявлено, что взаимодействие осуществляется в двух основных формах: процессуальной и непроцессуальной.

Первая регламентируется уголовно-процессуальным законодательством и включает участие оперативных сотрудников в следственно-оперативных группах, выполнение поручений следователя и содействие в проведении следственных действий.

Вторая носит организационно-тактический характер и включает совместное планирование мероприятий, обмен информацией, проведение оперативных совещаний и иных форм координации.

Так, например Г. 3 июня 2025 года примерно в 23.30 часов, находясь на перроне железнодорожного вокзала «Алматы-2» отправился на станцию Шу.

До прибытия поезда на станцию Шу в 4.30 часов Г. направился из последнего вагона в сторону начала поезда. Проходя купейный вагон №14, Г. в приоткрытую дверь купе №8 увидел лежащий на столе сотовый телефон марки «Iphone 14 PRO MAX» чёрного цвета, принадлежащий потерпевшей Р. После чего, у него возник умысел, направленный на тайное хищения чужого имущества, с проникновением в жилище.

Для доведения своего преступного умысла до конца, незаконно проникнув в купе, Г., воспользовавшись, тем, что все пассажиры спят, в отсутствие лиц, которые могли бы пресечь его преступные действия, со стола тайно похитил вышеуказанный сотовый телефон, причинив потерпевшей Р. материальный ущерб в размере 500 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на верхней полке №21 места увидел сотовый телефон марки «Samsung A51», принадлежащей потерпевшей Т., после чего, с целью неоднократного тайного хищения чужого имущества, тайно похитил сотовый телефон марки «Samsung A51», тем самым причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Так, Г., неоднократно совершил тайное хищение чужого имущества, с незаконным проникновением в жилище.

Продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №6 на №20 месте, увидел женскую сумку, чёрного цвета, внутри которого находились зарядное устройство от сотового телефона, очки в чехле, принадлежащие потерпевшей К., которые также тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на общую сумму 35 000 тенге.

Продолжая свои преступные действия Г., в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на №18 месте увидел сотовый телефон марки «Iphone 13», принадлежащий законному представителю

несовершеннолетнего потерпевшего С., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 450 000 тенге.

Далее Г., продолжая свои преступные действия в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору плацкартного вагона №5 на месте №22 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Iphone 7», принадлежащей законному представителю несовершеннолетнего потерпевшего Т., который тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 100 000 тенге. Далее Г., продолжая свои преступные действия, в период времени с 4.30 часов по 5 часов, проходя по коридору купейного вагона №9 на месте №5 увидел, заряжающийся сотовый телефон марки «Redmi 9A», принадлежащей потерпевшей К., который, проникнув в купе, тайно похитил, причинив потерпевшей стороне материальный ущерб на сумму 70 000 тенге.

Таким образом специфика преступности на железнодорожном транспорте, в частности сложность установления места совершения преступления, высокая мобильность преступников и необходимость анализа значительных объемов информации, делает невозможным эффективное противодействие преступности без тесного взаимодействия между подразделениями.

Особое внимание в работе уделено вопросам оперативно-розыскного предупреждения преступлений. Установлено, что профилактическая функция ОРД является ключевой в системе обеспечения транспортной безопасности.

Вместе с тем ее реализация требует перехода от реактивной модели деятельности к проактивной, основанной на анализе рисков, прогнозировании преступности и раннем выявлении угроз. Значительную роль в повышении эффективности оперативно-розыскной деятельности играет межведомственное взаимодействие.

В условиях железнодорожного транспорта, где преступления часто носят межрегиональный и транснациональный характер, взаимодействие между органами внутренних дел, органами национальной безопасности, транспортными организациями и другими субъектами является необходимым условием успешного противодействия преступности.

Особенностью рассматриваемой сферы является то, что железнодорожный транспорт представляет собой объект повышенной криминогенной уязвимости, что обусловлено высокой концентрацией пассажирских и грузовых потоков, протяженностью инфраструктуры, круглосуточным режимом функционирования и возможностью использования транспортной системы для совершения различных видов преступлений, включая хищения, незаконный оборот наркотических средств, оружия, а также преступления террористической направленности.

Кроме того, анализ показал, что отсутствие четко регламентированных механизмов взаимодействия, а также недостаточный уровень координации между подразделениями и ведомствами приводит к дублированию мероприятий, потере информации и снижению эффективности оперативной деятельности.

Особое значение в системе взаимодействия занимает создание следственно-оперативных групп, которые обеспечивают комплексный подход к расследованию преступлений, сочетая возможности следствия и оперативно-розыскной деятельности.

Сущность ОРД в рассматриваемой сфере обусловлена спецификой железнодорожного транспорта как сложной, динамичной и протяженной системы, функционирование которой связано с повышенной степенью общественной опасности. В отличие от иных видов правоохранительной деятельности, ОРД носит преимущественно превентивный и информационно-поисковый характер, ориентированный на выявление преступлений на ранних стадиях, включая стадию подготовки.

Особенностью ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является ее направленность на обеспечение безопасности не только отдельных объектов, но и всей транспортной системы в целом, включая инфраструктуру, подвижной состав, системы сигнализации и связи, а также процессы перевозок. Это требует комплексного подхода, сочетающего аналитическую работу, использование технических средств и межведомственное взаимодействие.

ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте осуществляется на основе общеправовых и специальных принципов, закрепленных в законодательстве и выработанных правоприменительной практикой.

Практика показывает, что именно такая форма взаимодействия является наиболее эффективной при раскрытии сложных и многоэпизодных преступлений, в том числе связанных с хищением грузов.

Важным выводом является то, что предупреждение преступлений на железнодорожном транспорте должно носить не только реактивный, но и проактивный характер, основанный на выявлении и нейтрализации криминогенных процессов. Это требует перехода к системной модели профилактики, включающей аналитическую оценку оперативной обстановки, прогнозирование угроз и разработку адресных мер воздействия.

В современных условиях повышение эффективности данной деятельности возможно только при условии комплексного подхода, включающего совершенствование законодательства, развитие межведомственного взаимодействия, внедрение инновационных методов и технологий, а также формирование проактивной модели противодействия преступности.

В целом реализация предложенных в работе мер позволит повысить уровень раскрываемости преступлений, снизить их латентность, укрепить правопорядок на железнодорожном транспорте и обеспечить устойчивое функционирование транспортной инфраструктуры Республики Казахстан.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Проведенное диссертационное исследование, посвященное теоретическим и практическим аспектам оперативно-розыскной деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, позволило комплексно проанализировать состояние правового регулирования, организационных механизмов и правоприменительной практики в данной сфере, а также выработать научно обоснованные предложения по их совершенствованию.

Актуальность исследуемой темы обусловлена тем, что железнодорожный транспорт является одной из ключевых составляющих транспортной системы государства, обеспечивающей экономическую стабильность, мобильность населения и стратегическую безопасность страны. В современных условиях данная сфера характеризуется повышенной криминогенной уязвимостью, обусловленной высокой интенсивностью пассажирских и грузовых потоков, протяженностью инфраструктуры, а также возможностью использования транспортной среды для совершения преступлений различной направленности.

Особое значение ОРД заключается в ее превентивной направленности. В отличие от уголовно-процессуальной деятельности, ориентированной преимущественно на расследование уже совершенных преступлений, оперативно-розыскная деятельность позволяет выявлять преступные намерения на стадии подготовки, что существенно снижает уровень общественной опасности и предотвращает наступление тяжких последствий. Это особенно актуально для железнодорожного транспорта, где последствия противоправных действий могут носить масштабный и катастрофический характер.

Анализ нормативно-правовой базы показал, что действующее законодательство Республики Казахстан в сфере оперативно-розыскной деятельности в целом формирует необходимую правовую основу для осуществления данной деятельности. Вместе с тем установлено, что законодательство носит общий характер и не в полной мере учитывает специфику железнодорожного транспорта как особой сферы правоохранительной деятельности.

В частности, выявлено отсутствие специальных норм, регулирующих особенности проведения оперативно-розыскных мероприятий на объектах железнодорожного транспорта, что приводит к правовой неопределенности и снижению эффективности правоприменительной практики. Кроме того, недостаточно урегулированы вопросы межведомственного взаимодействия, использования современных цифровых технологий, а также особенности оперативного обслуживания подвижных объектов.

Проведенный криминологический анализ показал, что преступность на железнодорожном транспорте имеет устойчивую тенденцию к росту и характеризуется рядом специфических признаков: высокой латентностью, мобильностью преступников, трансрегиональным характером, а также разнообразием способов совершения преступлений. Особую угрозу

представляют хищения грузов, незаконный оборот наркотических средств, преступления против общественной безопасности и террористические акты.

Установлено, что эффективность выявления преступлений средствами ОРД зависит от уровня профессиональной подготовки сотрудников, качества информационно-аналитической работы, а также способности оперативных подразделений адаптироваться к изменяющимся условиям преступности.

В ходе исследования выявлены существенные проблемы практической реализации оперативно-розыскной деятельности на железнодорожном транспорте. К числу основных из них относятся: недостаточная адаптация законодательства к отраслевой специфике; недостаточный уровень координации между подразделениями и ведомствами; ограниченное использование современных цифровых технологий; недостаточная квалификация сотрудников; отсутствие единых алгоритмов проведения ОРМ.

Анализируя практику применения норм права, можно сделать вывод о том, что качество начального этапа реагирования на преступления в значительной мере обуславливает успех оперативно-розыскных мероприятий. На этом этапе именно происходит закладывание фундамента эффективного раскрытия преступлений - сбор первичной информации, выдвижение версий, определение тактики дальнейших действий. Однако недостатки, такие как запоздалая реакция, недостаточная квалификация сотрудников, формальный подход к проведению следственных действий и минимальное взаимодействие между специальными подразделениями, значительно ослабляют эффективность оперативной деятельности.

Редкость, протяженность и распределенность, распространяют криминальный след преступления в пространстве и времени на железнодорожном транспорте. Место совершения преступления, место его обнаружения и, впоследствии, место сбыта похищенного имущества как правило не совпадают, а могут находиться и в десятках, а то и в сотнях километрах друг от друга. Поэтому оперативные подразделения должны уметь взаимодействовать межрегионально, профессионально обмениваться информацией и глубоко понимать логику транспортных процессов.

Большое практическое значение имеют конкретные оперативно-розыскные мероприятия, такие как опрос и установление личности, которые как нокаутирующего удара, но и эффективного средства оперативного получения значимых сведений на ранних стадиях. В то же время высокую эффективность их применения обеспечивают умелый выбор формы (гласной или негласной), соблюдение тактических условий его осуществления и умение интегрировать полученные в ходе следственных действий сведения в единую систему доказательств.

Особое внимание в работе уделено вопросам оперативно-розыскного предупреждения преступлений. Установлено, что профилактическая функция ОРД является ключевой в системе обеспечения транспортной безопасности. Вместе с тем ее реализация требует перехода от реактивной модели деятельности

к проактивной, основанной на анализе рисков, прогнозировании преступности и раннем выявлении угроз.

Значительную роль в повышении эффективности оперативно-розыскной деятельности играет межведомственное взаимодействие. В условиях железнодорожного транспорта, где преступления часто носят межрегиональный и транснациональный характер, взаимодействие между органами внутренних дел, органами национальной безопасности, транспортными организациями и другими субъектами является необходимым условием успешного противодействия преступности.

В ходе исследования обоснована необходимость совершенствования организационно-правового обеспечения оперативно-розыскной деятельности на железнодорожном транспорте. В частности, предложены меры по:

- внесению изменений в законодательство Республики Казахстан, в том числе в Закон об ОРД, предусматривающих введение специальной нормы, регулирующей особенности ОРД на железнодорожном транспорте, расширение перечня оперативно-розыскных мероприятий с учетом цифровых технологий, а также закрепление механизмов межведомственного взаимодействия.

- закреплению обязанностей субъектов транспортной инфраструктуры по предоставлению информации правоохранным органам.

- разработке и внедрению специализированных алгоритмов проведения оперативно-розыскных мероприятий, учитывающих специфику железнодорожного транспорта.

- повышению уровня профессиональной подготовки сотрудников оперативных подразделений, включая обучение особенностям транспортной инфраструктуры и современным методам выявления преступлений.

- внедрению современных информационно-аналитических систем, позволяющих осуществлять мониторинг оперативной обстановки и прогнозирование преступности.

На основании вышеизложенного отметим, что ОРД органов внутренних дел на железнодорожном транспорте является ключевым элементом системы обеспечения транспортной безопасности. Ее эффективность определяется уровнем правового регулирования, организационного обеспечения, профессиональной подготовки сотрудников и использованием современных технологий.

В современных условиях повышение эффективности данной деятельности возможно только при условии комплексного подхода, включающего совершенствование законодательства, развитие межведомственного взаимодействия, внедрение инновационных методов и технологий, а также формирование проактивной модели противодействия преступности.

В целом реализация предложенных в работе мер позволит повысить уровень раскрываемости преступлений, снизить их латентность, укрепить правопорядок на железнодорожном транспорте и обеспечить устойчивое функционирование транспортной инфраструктуры Республики Казахстан.

СПИСОК ИСПОЛЬЗОВАННЫХ ИСТОЧНИКОВ

- 1 Конституция Республики Казахстан от 15 марта 2026 года. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K2600000000> (дата обращения: 20.04.2026).
- 2 Уголовный кодекс Республики Казахстан. [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K2600000000> (дата обращения: 20.04.2026).
- 3 Уголовно-процессуальный кодекс Республики Казахстан. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K1410000226> (дата обращения: 20.04.2026).
- 4 Закон Республики Казахстан от 15 сентября 1994 года «Об оперативно-розыскной деятельности» [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940004000_ (дата обращения: 20.04.2026).
- 5 Богданов А.В., Парамонов И.М., Хазов Е.Н. Оперативно-разыскные меры борьбы с преступностью на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/operativno-razysknye-mery-borby-s-prestupnostyu-na-obektah-zheleznodorozhnogo-vodnogo-i-vozdushnogo-transporta> (дата обращения: 20.04.2026).
- 6 Дмитриев С. Н. Правовое обеспечение действий сотрудников подразделений транспортной безопасности. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/pravovoe-obespechenie-deystviy-sotrudnikov-podrazdeleniy-transportnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 20.04.2026).
- 7 Можаров А.В. К вопросу о сущности и научном определении термина «Оперативно-розыскная деятельность» // За права военнослужащих. 2007. - Вып. 73. - С. 518-521.
- 8 Легостаев В.П. ОРД как вид правоохранительной деятельности и ее признаки. // Вестник академии знаний. -2013.- №1. - С. 194-199.
- 9 Кондратьев М.В., Драпезо Р.Г. Об актуальности оперативно-розыскной деятельности на современном этапе развития государства // Вестник Кемеровского Государственного университета. -2015. - № 2. - С.171-172.
- 10 Оперативно-розыскная деятельность: Учебник / Под ред. К.К. Горяинова, В.С. Овчинского, А.Ю. Шумилова. М.: ИНФРА-М, 2001. - 794 с.
- 11 Брейди Н. Использование результатов оперативно-розыскных мероприятий в уголовном процессе в свете решений ЕСПЧ по жалобам в отношении Российской Федерации // Журнал конституционного правосудия. - 2013. - № 5 (35). - С. 30-36.
- 12 Авдашкевич Л. А. Современное состояние информационного обеспечения розыскной работы органов внутренних дел. [Электронный ресурс] - Режим доступа: [https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie-](https://cyberleninka.ru/article/n/sovremennoe-sostoyanie)

- informatсионного-обеспечения-розыскной-работы-органов-внутренних-дел (дата обращения: 20.04.2026).
- 13 Пичугин В.А. Организация деятельности линейных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте по обеспечению общественного порядка и безопасности: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. - Москва, 1999. - 24 с.
 - 14 Закон Республики Казахстан «О железнодорожном транспорте». [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K2600000000> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 15 Транзитные перевозки Республики Казахстан и перспективы их развития - Особенность совершенствования международных перевозок . [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://studwood.net/1695869/tehnika/tranzitnye_perevozki_respubliki_kazahstan_perspektivy_razvitiya?ysclid=mo8lng7kua885087027 (дата обращения: 20.04.2026).
 - 16 Носова В.В., Васенин А.Ю. Краткий обзор преступлений на транспорте: <https://cyberleninka.ru/article/n/kratkiy-obzor-prestupleniy-sovershaemyh-na> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 17 Дубовой И.П. Преступность на железнодорожном транспорте и ее предупреждение: диссертация... кандидата юридических наук. - Саратов, 2007. - 223 с.
 - 18 Каймульдинов Е.Е. Принципы оперативно-розыскной деятельности (По материалам Республики Казахстан): Дис. ... канд. юрид. наук. - Костанай, 2005. - 213 с.
 - 19 Конвенция о международных железнодорожных перевозках (КОТИФ) (Берн, 9 мая 1980 г.). . [Электронный ресурс] – Режим доступа: <https://adilet.zan.kz/rus/docs/K2600000000> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 20 Саприн И. Г. Деятельность ООН в борьбе с незаконным оборотом наркотиков и оружия. <https://cyberleninka.ru/article/n/deyatelnost-upravleniya-oon-po-narkotikam-i-prestupnosti-v-borbe-s-nezakonnym-oborotom-oruzhiya> (дата обращения: 20.04.2026).
 - 21 Конвенция Организации Объединенных Наций против транснациональной организованной преступности. Принята резолюцией 55/25 Генеральной Ассамблеи от 15 ноября 2000 г. [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://www.un.org/ru/documents/decl_conv/conventions/orgcrime.shtml?ysclid=mo8lxwhxqv801392584 (дата обращения: 20.04.2026).
 - 22 Конвенция ООН о борьбе против незаконного оборота наркотических средств и психотропных веществ 1988 г. (г. Вена). [Электронный ресурс] - Режим доступа: [convention_1988_ru.pdf](#) (дата обращения: 20.04.2026).
 - 23 Иващук В. К. Международно-правовые стандарты в оперативно-розыскной деятельности. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/mezhdunarodno-pravovye-standarty-v-operativno-razysknoy-deyatelnosti> (дата обращения: 20.04.2026).

- 24 Соглашение об информационном взаимодействии государств-участников СНГ в области обеспечения транспортной безопасности, утвержденный постановлением Правительства Республики Казахстан от 10 октября 2018 года № 630. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://tsnik.kz/normativno-pravovye-akty/125061/?ysclid=mo8m4bra70554766672> (дата обращения: 20.04.2026).
- 25 Закон Республики Казахстан от 21 сентября 1994 г. «О транспорте в Республике Казахстан». [Электронный ресурс] – Режим доступа: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z940007000_ (дата обращения: 20.04.2026).
- 26 Романова И.Н. Оперативно-розыскная деятельность, связанная с обеспечением транспортной безопасности на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта: нормативная основа и особенности осуществления. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/operativno-rozysknaya-deyatelnost-svyazannaya-s-obespecheniem-transportnoy-bezopasnosti-na-obektah-zheleznodorozhnogo-vozdushnogo-i> (дата обращения: 21.04.2026).
- 27 Шахбанова Д.А., Бегова Д.Я. Оперативно-розыскная деятельность и ее роль в расследовании преступлений. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/operativno-rozysknaya-deyatelnost-i-ee-rol-v-rassledovanii-prestupleniy> (дата обращения: 21.04.2026).
- 28 Титов С.М. Организация борьбы с кражами на железнодорожном и воздушном транспорте: Учеб. пособие. Академия МВД РФ, 1994. – 296 с.
- 29 Четвергов А. В. Специфика организации оперативно-розыскной деятельности в органах внутренних дел на транспорте // Юриспруденция в теории и на практике: актуальные вопросы и современные аспекты: сборник статей IV Международной научно-практической конференции. – Пенза: «Наука и Просвещение». 2020. – С. 239-242.
30. Интернет – портал КПСиСУ ГП РК. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://qamqor.gov.kz/> (дата обращения: 21.04.2026).
- 31 Варыгин А. Н. Преступность на железнодорожном транспорте и ее особенности // Юридическая наука: история и современность. – 2011. – № 3. – С. 40-47.
- 32 Криминология: учебник / под ред. В.Н. Кудрявцева, В.Е. Эминова. М., 2022. - 800 с.
- 33 Белоусов А.В. Особенности организации следователем взаимодействия при расследовании и раскрытии краж, совершаемых на железнодорожном транспорте из одежды, сумки или другой ручной клади, находившихся при потерпевшем // Бизнес в законе. - 2012. - № 1. – С. 11-19.
- 34 Фирсов О.В. Правовые основы оперативно-розыскных мероприятий: учебное пособие. - 2-е изд., испр. и доп. - М., 2019. - 208 с.
- 35 Криминология: учеб. для студентов вузов, обучающихся по специальности "Юриспруденция" / [Антонян Ю. М. и др.]; под ред. В. Н. Кудрявцева и В. Е. Эминова. - Москва: Юрист, 2004. - 734 с.

- 36 Хазов Е.Н. Оперативно-разыскные меры противодействия преступности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/operativno-razysknye-mery-borby-s-prestupnostyu-na-obektah-zheleznodorozhnogo-vodnogo-i-vozdushnogo-transporta> (дата обращения: 20.04.2026).
- 37 Кобец П. Н. Совершенствование антитеррористических мер безопасности на объектах транспорта. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/sovershenstvovanie-antiterroristicheskikh-mer-bezopasnosti-na-obektah-transporta> (дата обращения: 21.04.2026).
- 38 Аتماжитов В. М. О некоторых направлениях развития теории оперативно-розыскной деятельности // Оперативник (сыщик). – 2015. – № 1(42). – С. 19-27.
- 39 Кручинин М. В., Потапова Н. Н., Долгачева О. И. Особенности выявления, раскрытия и расследования некоторых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Научные проблемы водного транспорта. 2015. №45. – С. 22-28.
- 40 Титов С. М., Титова Е. С., Джикия В. К. Особенности задач оперативно-розыскной деятельности по борьбе с преступностью на транспорте. [Электронный ресурс] Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-zadach-operativno-rozysknoy-deyatelnosti-po-borbe-s-prestupnostyu-na-transporte> (дата обращения: 09.04.2026).
- 41 Хазов Е.Н., Волченков В.В., Эриашвили Н.Д. и др. Противодействие преступлениям террористической и экстремисткой направленности. Вопросы теории и практики оперативно-разыскной деятельности. - М.: Инфра-М, 2013. – 220 с.
- 42 Щукин В.И. Особенности организации раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. Белгородский юридический институт МВД России, 2017. – 264 с.
- 43 Кокорева Л. В. Методика расследования карманных краж, совершенных в общественном транспорте. Диссертация на соискание ученой степени кандидата юридических наук. – Москва, 2010. – 307 с.
- 44 Кутяев В. М. Криминологическая характеристика скрытой преступности на железнодорожном транспорте. [Электронный ресурс] - Режим доступа: https://freereferats.ru/product_info.php?products_id=281235&ysclid=mo8mtoihkz294139306 (дата обращения: 21.04.2026).
- 45 Романова И.Н. Оперативно-розыскная деятельность, связанная с обеспечением транспортной безопасности на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта: нормативная основа и особенности осуществления. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://vestnik-muiv.ru/upload/iblock/0a0/0a0ea94a953fb66c988090bdcedbb0f1.pdf?ysclid=mo8mvjbhkt489580035> (дата обращения: 21.04.2026).

- 46 Ховавко С.М. Общественная опасность кражи груза из транспортного средства. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/obschestvennaya-opasnost-krazhi-gruza-iz-transportnogo-sredstva> (дата обращения: 21.04.2026).
- 47 Ардак М.К. Теоретическая модель законодательного регулирования оперативно-розыскных мероприятий. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskaya-model-zakonodatelnogo-regulirovaniya-operativno-rozysknyh-meropriyatiy> (дата обращения: 21.04.2026).
- 48 Бражников Д.А., Майоров А.В., Соколов А.М. Организационно-тактические основы деятельности органов внутренних дел по противодействию карманным кражам: учебно-практическое пособие. - Челябинск: ГОУВ-ПО ЧЮИ МВД России, 2008. – 168 с.
- 49 Дытченко Г.В., Никитин Е.Л. Законность проведения оперативно-розыскных мероприятий, ограничивающих конституционные права граждан // Журнал КриминалистЪ. - 2018. - №1(8). - С.43-46.
- 50 Белоусов А.В. Особенности организации следователем взаимодействия при расследовании и раскрытии краж, совершаемых на железнодорожном транспорте из одежды, сумки или другой ручной клади, находившихся при потерпевшем // Бизнес в законе. - 2017. - № 1. - С.34-38.
- 51 Комолых И.О. Предупреждение и раскрытие преступлений оперативными подразделениями ОВД на транспорте // Преступность в СНГ: проблемы предупреждения и раскрытия преступлений. – С. 180-182.
- 52 Сулиманов А. Х. Оперативно-розыскное предупреждение преступлений: понятие, профилактические подходы и направления. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/operativno-rozysknoe-preduprezhdenie-prestupleniy-ponyatie-profilakticheskie-podhody-i-napravleniya> (дата обращения: 21.04.2026).
- 53 Крепышев А.М., Давыдов Н.М. Роль органов внутренних дел в предупреждении преступлений. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/rol-organov-vnutrennih-del-v-preduprezhdenii-prestupleniy> (дата обращения: 21.04.2026).
- 54 Опрышко Н. В. Теоретические и практические аспекты организации взаимодействия следователя (дознателя) с оперативно-розыскными подразделениями полиции на транспорте, территориальными органами ОВД, иными ведомствами и службами при расследовании уголовных дел о хищении грузов на транспорте. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/teoreticheskie-i-prakticheskie-aspekty-organizatsii-vzaimodeystviya-sledovatelya-doznavatelya-s-operativno-rozysknymi> (дата обращения: 21.04.2026).
- 55 Цуканова О.В. Особенности взаимодействия следователя с органами дознания при расследовании преступлений, совершенных на объектах

- железнодорожного транспорта // Российский следователь. - 2015. - № 19. - С.809-816.
- 56 Богданов А.В., Парамонов И.М., Хазов Е.Н. Оперативно-разыскные меры борьбы с преступностью на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/operativno-razysknye-mery-borby-s-prestupnostyu-na-obektah-zheleznodorozhnogo-vodnogo-i-vozdushnogo-transporta> (дата обращения: 20.04.2026).
- 57 Кривенко А.И. Теория и практика взаимодействия следователя с органами, осуществляющими оперативно-розыскную деятельность. - Москва: Юрлитинформ, 2008. – 232 с.
- 58 Кручинин М. В., Потапова Н. Н., Долгачева О. И. Особенности выявления, раскрытия и расследования некоторых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. [Электронный ресурс] - Режим доступа: <https://cyberleninka.ru/article/n/osobennosti-vyyavleniya-raskrytiya-i-rassledovaniya-nekotoryh-prestupleniy> (дата обращения: 20.04.2026).
- 59 Меркулов М.А. Методика расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте. Автореф. канд....юрид... наук. - Н. Новгород, 2005. – 21 с.
- 60 Ерошенков Н.В. Отдельные аспекты оперативного обслуживания объектов железнодорожного транспорта подразделениями по борьбе с преступными посягательствами на грузы // Теоретические и прикладные аспекты противодействия преступности органами внутренних дел 2017. - № 1. - С.54-58.
- 61 Кручинин М.В., Потапова Н.Н., Долгачева О.И. Особенности выявления, раскрытия и расследования некоторых преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Вестник ВГАВТ, 2016. - №45. - С. 23-29.

ПРИЛОЖЕНИЕ 1

АКАДЕМИЯ ПАВООХРАНИТЕЛЬНЫХ ОРГАНОВ ПРИ ГЕНЕРАЛЬНОЙ
ПРОКУРАТУРЕ РЕСПУБЛИКИ КАЗАХСТАН

АЛГОРИТМ

проведения оперативно-розыскных мероприятий
на железнодорожном транспорте

*(Подготовлено в рамках магистерской диссертаций Садуакасова М.Х.
в целях апробации в практической деятельности Департамента полиции
на транспорте МВД РК)*

г. Косшы — 2026 года

Рекомендовано к использованию в практической деятельности Линейных подразделений Департамента полиции на транспорте МВД Республики Казахстан.

Автор-составитель: магистрант Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Садвакасов Марат Хабдуллаевич, на основе диссертационного исследования «Оперативно-розыскная деятельность на железнодорожном транспорте: теория и практика».

Рецензенты:

- *Душвили Беслан Автандилович* — первый заместитель начальника линейного управления полиции на станции Астана ДП на транспорте МВД РК;
- *Ешпазаров Алмаз Алгазович* — старший советник юстиции, заведующий кафедрой специальных юридических дисциплин кандидат юридических наук

Аннотация: В данном алгоритме представлен комплексный план действий сотрудников транспортной полиции по предупреждению и раскрытию преступлений на объектах ЖД транспорта. Раскрыты особенности ОРД в условиях высокой миграции пассажиропотока, тактика осмотра места происшествия при кражах грузов и железнодорожных авариях.

Данный **Алгоритм** разработан на основе результатов диссертационного исследования и направлен на внедрение научно обоснованных методов в повседневную практику Департамента полиции на транспорте.

Основная цель алгоритма — предоставить сотрудникам оперативных подразделений, следователей и дознавателей ЛОП четкую последовательность действий, минимизирующую временные потери и повышающую качество доказательственной базы.

СОДЕРЖАНИЕ

1. Основания, цели и задачи проведения оперативно-розыскных мероприятий на железнодорожном транспорте
2. Общие оперативно-розыскные мероприятия проводимые на железнодорожном транспорте
3. Специальными оперативно-розыскные мероприятия проводимые на железнодорожном транспорте
4. Типичные оперативные ситуации и алгоритм действий сотрудников транспортной полиции

Введение

Железнодорожный транспорт является стратегически важной инфраструктурой Республики Казахстан, обеспечивающей пассажирские и грузовые перевозки, транзит через территорию страны, а также интеграцию в международную транспортную систему. Особенность железнодорожного транспорта – его повышенная техногенная и криминогенная уязвимость, что требует применения специальных оперативных мер.

В нынешней обстановке, когда сохраняется и нарастает риск совершения противоправных действий против железнодорожной инфраструктуры, обеспечение надежности перевозок становится первостепенной задачей государства. Эти угрозы носят комплексный и постоянный характер, поэтому необходимо постоянно совершенствовать методы прогнозирования и пресечения преступности.

В связи с этим возрастает роль органов внутренних дел, ответственных за поддержание общественного порядка, обнаружение, пресечение и предотвращение уголовных правонарушений на объектах железнодорожного транспорта. Увеличение как потенциальных, так и реальных рисков объективно требует от них повышения результативности деятельности и необходимости улучшать методы обнаружения и предотвращения преступности.

В этих условиях особую значимость приобретает оперативно-розыскная деятельность (далее - ОРД) органов внутренних дел на железнодорожном транспорте как один из наиболее эффективных инструментов раннего выявления уголовных правонарушений. Поэтому приоритет следует отдавать упреждающим мерам, реализуемым в рамках ОРД, нацеленным на выявление преступных замыслов, предотвращение правонарушений и снижение рисков.

В современных условиях ОРД на железнодорожном транспорте сталкивается с рядом серьезных вызовов, препятствующих ее полноценному осуществлению.

Одной из главных проблем остается применение передовых технических новинок. Цифровые технологии, видеонаблюдение и аналитика данных, безусловно, расширяют арсенал ОРД. Однако их использование требует точного юридического оформления. Отсутствие детального и всеобъемлющего регулирования несет в себе угрозу нарушения прав и свобод личности, включая

неприкосновенность частной жизни. Следовательно, необходимо навести порядок в использовании технических средств, сбалансировав интересы безопасности и конституционные права граждан.

Наблюдается также смещение ОРД от преимущественно поисковой деятельности к форме, приближенной к процессуальной. Эта трансформация стирает грани между оперативно-розыскной и уголовно-процессуальной работой, порождая правовую неясность. По своей природе ОРД не предполагает процессуального равноправия сторон, тогда как чрезмерная «процессуализация» может снизить ее эффективность и противоречить ее сути.

В связи с этим, первостепенное значение имеет неукоснительное соблюдение сотрудниками органов внутренних дел принципов ОРД. Это относится и к ведению служебной документации, где должен быть найден разумный компромисс. С одной стороны, необходимо предотвратить неоправданное раскрытие сведений, составляющих государственную или служебную тайну. С другой — создать убедительную доказательственную базу, подтверждающую законность и обоснованность действий сотрудников. Нарушение этого баланса подрывает результативность ОРД и может привести к признанию собранных данных недопустимыми.

К дополнительным трудностям относится недостаточная квалификация некоторых сотрудников оперативных подразделений. На практике они не всегда должным образом осведомлены о специфике объектов оперативного обслуживания, особенно в сфере пассажирских перевозок на железной дороге. Дефицит знаний о технологических процессах, особенностях инфраструктуры и типичных криминальных схемах значительно ослабляет потенциал для выявления и раскрытия правонарушений.

Кроме того, отмечается недостаточная осведомленность о современных методах фиксации и документирования преступной деятельности, что затрудняет дальнейшее применение результатов ОРД в уголовном процессе. В условиях возрастающей сложности преступности и использования новых технологий этот аспект становится критически важным.

В целом, указанные обстоятельства свидетельствуют о необходимости усовершенствования существующих организационных, правовых и методических основ ОРД.

Таким образом, представлен данный алгоритм. В нем представлен комплексный план действий сотрудников транспортной полиции по предупреждению и раскрытию преступлений на объектах ЖД транспорта. Раскрыты особенности ОРД в условиях миграции пассажиропотока, тактика осмотра места происшествия при кражах грузов и железнодорожных авариях.

Основная цель алгоритма — предоставить сотрудникам оперативных подразделений, следователей и дознавателей ЛОП четкую последовательность действий, минимизирующую временные потери и повышающую качество доказательственной базы.

1. Основания, цели и задачи проведения оперативно-розыскных мероприятий на железнодорожном транспорте

Железнодорожный транспорт является стратегически важной инфраструктурой Республики Казахстан, обеспечивающей пассажирские и грузовые перевозки, транзит через территорию страны, а также интеграцию в международную транспортную систему. Особенность железнодорожного транспорта – его повышенная техногенная и криминогенная уязвимость, что требует применения специальных оперативных мер.

Следует заметить, что вопросы безопасности в сфере железнодорожного транспорта являются предметом особого внимания государства. Не напрасно эта транспортная отрасль определяется как обладающая высокой степенью современных угроз (терроризм, экстремизм и пр.).

В этой связи, «транспорт – одна из главных составных частей инфраструктуры современного общества; от уровня его развития и функционирования в значительной степени зависит успешная реализация экономической стратегии государства и деятельность всей жизнедеятельности гражданского общества в целом».

Одним из ключевых инструментов обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры является оперативно-розыскная деятельность (далее - ОРД), регламентируемая Законом Республики Казахстан «Об оперативно-розыскной деятельности» (далее Закон об ОРД).

Согласно ст. 2 Закона РК «Об оперативно-розыскной деятельности», задачами ОРД являются: «выявление, предупреждение и пресечение преступлений; осуществление мер по розыску лиц, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда, уклоняющихся от уголовной ответственности, отбывания наказания или пробационного контроля; выявление лиц, совершивших уголовное правонарушение, а также предметов и документов, имеющих значение для уголовного дела».

Согласно ст. 10 Закона РК «Об оперативно-розыскной деятельности», основаниями для проведения оперативно-розыскных мероприятий (далее — ОРМ) являются:

- а) наличие материалов досудебного расследования;
- б) поступившая в органы, осуществляющие оперативно-розыскную деятельность, информация о:
 - подготавливаемом, совершаемом или совершенном правонарушении;
 - лицах, скрывающихся от органов дознания, следствия и суда или уклоняющихся от уголовного наказания;
 - безвестном отсутствии граждан и обнаружении неопознанных трупов;
- в) письменные поручения следователя по расследуемым им уголовным делам;
- в-1) постановления Генерального Прокурора Республики Казахстан, его первого заместителя либо заместителей, прокуроров областей и приравненных к

ним прокуроров, а также письменные указания прокурора, данные в ходе осуществления надзора за законностью оперативно-розыскной деятельности;

в-2) судебные акты о розыске подсудимого по уголовному и ответчика по гражданскому делам, лица, уклоняющегося от отбывания наказания или пробационного контроля, а также санкционированные прокурором постановления судебных исполнителей о розыске должника по исполнительному производству;

г) запросы международных правоохранительных организаций и правоохранительных органов иностранных государств в соответствии с договорами (соглашениями) о правовой помощи;

д) необходимость получения разведывательной информации в интересах общества, государства и укрепления его экономического и оборонного потенциала.

е) необходимость обеспечения безопасности защищаемых лиц, в отношении которых вынесены постановления об обеспечении личной безопасности уполномоченными государственными органами, в порядке, предусмотренном законодательством Республики Казахстан.

Указанные положения подлежат применению при проведении оперативно-розыскных мероприятий на объектах железнодорожного транспорта, представляющих собой объекты повышенной общественной и транспортной опасности.

Специфика железнодорожного транспорта обусловлена непрерывностью технологического процесса перевозок, значительным объемом перемещения материальных ценностей, высокой концентрацией пассажирских потоков и наличием разветвленной инфраструктуры (станции, вокзалы, сортировочные узлы, грузовые терминалы, депо, пути общего и необщего пользования).

В связи с этим проведение ОРМ требует системного и координированного подхода, направленного на обеспечение транспортной безопасности, защиту имущественных интересов перевозчиков и предупреждение преступлений.

Цели проведения ОРМ на железнодорожном транспорте:

- ✓ выявления, предупреждения и пресечения преступлений, совершаемых на объектах железнодорожной инфраструктуры;
- ✓ установления лиц, причастных к хищениям грузов, материальных ценностей и денежных средств;
- ✓ выявления фактов злоупотребления служебным положением работниками транспортных организаций;
- ✓ предупреждения нарушений безопасности движения поездов;
- ✓ документирования деятельности организованных преступных групп, действующих в сфере перевозок и логистики.

Основные направления проведения ОРМ:

- контроль за перемещением грузов и соблюдением порядка их приема, хранения и выдачи;

- выявлению схем хищений при погрузочно-разгрузочных работах и транспортировке;
- проверке законности оформления перевозочных документов;
- установлению фактов незаконного вмешательства в работу железнодорожной инфраструктуры;
- выявлению каналов незаконного оборота товарно-материальных ценностей.

ОРМ могут проводиться гласно и негласно в пределах компетенции уполномоченных органов с использованием предусмотренных законом форм и методов получения оперативной информации.

Деятельность лица, осуществляющего досудебное расследование, и оперативных сотрудников должна носить непрерывный и взаимосвязанный характер. С момента регистрации уголовного правонарушения взаимодействие направлено на формирование единой доказательственной базы, определение механизма преступления, установление роли каждого участника и предотвращение дальнейшего причинения ущерба.

Результаты оперативно-розыскных мероприятий определяют целенаправленность последующих следственных действий, включая проведение обысков, выемок, назначение экспертиз, допросов и иных процессуальных мероприятий.

В рамках ОРМ на объектах железнодорожного транспорта особое значение имеет установление точного периода противоправной деятельности подозреваемых (обвиняемых) и размера полученного преступного дохода. Это необходимо для разграничения имущества, приобретенного законным путем, и имущества, добытого преступным способом.

В указанных целях рекомендуется:

- привлекать контролирующие органы (налоговые, органы финансового мониторинга, службы внутреннего аудита и ревизионные подразделения транспортных организаций) для проведения документальных проверок;
- осуществлять анализ финансово-хозяйственной деятельности предприятий, участвующих в перевозочном процессе;
- изучать перевозочные документы, накладные, акты приема-передачи, складские ведомости, счета-фактуры, банковские выписки и бухгалтерскую отчетность;
- использовать данные автоматизированных информационных систем учета перевозок и движения грузов;
- сопоставлять фактические данные о перемещении грузов с документальным оформлением операций.

2. Общие оперативно-розыскные мероприятия проводимые на железнодорожном транспорте

2.1 Опрос лиц

Опрос является одним из основных гласных оперативно-розыскных мероприятий, направленных на получение первичной информации о готовящихся, совершаемых либо совершенных правонарушениях.

На объектах железнодорожного транспорта опрос имеет особое значение, поскольку преступления нередко совершаются в условиях непрерывного производственного процесса и большого количества участников перевозочной деятельности.

Согласно Закону об ОРД опрос лиц - сбор фактической информации, имеющей значение для решения задач оперативно-розыскной деятельности, со слов опрашиваемого лица, которое располагает или может располагать ею (п. 1) ст. 1).

Опрос проводится в целях: установления обстоятельств совершения правонарушения; выявления очевидцев и возможных участников противоправной деятельности; уточнения механизма хищения грузов или нарушения безопасности движения; получения сведений о перемещении материальных ценностей и действиях работников смены; выявления условий, способствовавших совершению преступления.

На железнодорожном транспорте опросу подлежат: работники станций, дежурные по станции, составители поездов; машинисты и локомотивные бригады; работники складов, грузовых терминалов и экспедиторы; сотрудники служб безопасности и охраны; представители грузоотправителей и грузополучателей; пассажиры и иные очевидцы событий.

Для достижения результатов опроса, то есть получения оперативно-значимой информации, оперативному сотруднику необходимо на первоначальном этапе установить с лицом психологический контакт, который включает в себя три этапа.

- 1) Знакомство с заинтересованным лицом.
- 2) Формирование у объекта интереса к контакту;
- 3) установление с ним доверительных отношений.

В ходе опроса устанавливаются: «кто последним осуществлял прием, хранение или выдачу груза; время и место выявления нарушения; наличие посторонних лиц на объекте; соблюдение технологических инструкций; случаи отклонения от установленного порядка работы; техническое состояние оборудования и средств контроля; действия работников до и после происшествия».

Таким образом результаты опроса позволяют определить направление дальнейших оперативно-розыскных мероприятий, установить возможный круг подозреваемых, выявить преступные схемы и подготовить основания для проведения последующих следственных действий.

2.2 Установление гласных и негласных отношений с гражданами, использование их в оперативно-розыскной деятельности

Гласные и негласные взаимоотношения с гражданами является одним из важных направлений оперативно-розыскной деятельности, направленным на

получение своевременной информации о готовящихся, совершаемых либо совершенных правонарушениях. На объектах железнодорожного транспорта данная работа имеет особое значение в связи с протяженностью инфраструктуры, круглосуточным функционированием перевозочного процесса и значительным количеством лиц, вовлеченных в обслуживание пассажирских и грузовых перевозок.

Установление взаимодействия с гражданами осуществляется в целях:

- получения оперативно значимой информации о противоправной деятельности;
- выявления преступных намерений и предупреждения правонарушений;
- установления лиц, причастных к хищениям грузов и материальных ценностей;
- выявления нарушений безопасности движения поездов;
- контроля криминогенной обстановки на станциях, вокзалах и грузовых объектах.

Гласные отношения строятся на официальном и открытом взаимодействии с гражданами и включают:

- сотрудничество с работниками железнодорожных организаций;
- взаимодействие с представителями служб безопасности, охраны и частных перевозчиков;
- получение информации от пассажиров, грузоотправителей и грузополучателей;
- профилактические беседы и разъяснительную работу.

Такие контакты способствуют формированию доверия и повышают уровень выявляемости правонарушений.

Негласные формы взаимодействия предполагают конфиденциальное сотрудничество с лицами, добровольно оказывающими содействие оперативным подразделениям.

На железнодорожном транспорте источниками оперативной информации могут выступать: работники станций и грузовых терминалов; сотрудники логистических и экспедиторских организаций; лица, имеющие доступ к складским помещениям и перевозочным операциям; граждане, располагающие сведениями о противоправной деятельности.

Использование таких источников позволяет выявлять скрытые преступные схемы, включая организованные хищения грузов, злоупотребления служебным положением и незаконный оборот материальных ценностей.

2.3 Внедрение

Согласно Закону об ОРД внедрение - негласное внедрение работника органа, осуществляющего ОРД, либо сотрудничающего с ним конфиденциального помощника в окружение объекта оперативного интереса для решения задач оперативно-розыскной деятельности (п. 10) ст. 1).

На объектах железнодорожного транспорта внедрение применяется при выявлении: организованных хищений грузов; коррупционных проявлений при

перевозках и госзакупках; незаконного оборота товарно-материальных ценностей; преступных схем на грузовых терминалах, складах и сортировочных станциях.

2.4 Применение технических средств для получения сведений, не затрагивающих охраняемые законом неприкосновенность частной жизни, жилища, личной и семейной тайны, а также тайну личных вкладов и сбережений, переписки, телефонных переговоров, почтовых, телеграфных и иных сообщений

В соответствии с Законом РК «Об оперативно-розыскной деятельности» допускается применение технических средств для получения сведений, не затрагивающих охраняемые законом тайны частной жизни, жилища, переписки и иных конституционных прав граждан.

На железнодорожном транспорте к таким средствам относятся:

- системы видеонаблюдения на вокзалах, платформах и грузовых площадках;
- фото- и видеофиксация погрузочно-разгрузочных операций;
- контроль доступа в служебные зоны;
- использование технических средств мониторинга перемещения грузов и подвижного состава;
- анализ данных автоматизированных информационных систем перевозочного процесса.

Применение данных средств позволяет фиксировать факты несанкционированного доступа к грузам, нарушения технологических операций и подготовку противоправных действий без вмешательства в частную сферу граждан.

2.5 Наведение справок, получение образцов, оперативный закуп, применение служебно-розыскных собак, поиск и отождествление личности по приметам; поиск устройств незаконного снятия информации, преследование лица, готовящего, совершающего или совершившего преступление, и его задержание

Данные ОРМ применяются для установления обстоятельств преступной деятельности:

Наведение справок — получение сведений из государственных органов, железнодорожных организаций, логистических компаний о перемещении грузов, трудовой деятельности работников, финансовых операциях.

Получение образцов — изъятие образцов упаковки, пломб, маркировки грузов, документов либо материалов для сравнительного исследования.

Оперативный закуп применяется при выявлении незаконной реализации похищенных грузов или комплектующих железнодорожной инфраструктуры.

Применение служебно-розыскных собак используется: при осмотре грузовых составов; выявлении запрещенных веществ; поиске скрытых предметов и следов.

Поиск и отождествление личности по приметам осуществляется с использованием ориентировок, видеозаписей и систем наблюдения вокзалов.

Поиск устройств незаконного снятия информации проводится на объектах управления движением поездов и в служебных помещениях для предотвращения вмешательства в работу инфраструктуры.

2.6 Обнаружение, негласная фиксация и изъятие следов противоправных деяний, их предварительное исследование

ОРМ направлено на выявление следов преступления до их уничтожения. На железнодорожном транспорте это включает: фиксацию повреждений вагонов, контейнеров и пломб; выявление следов вскрытия грузовых отсеков; негласную фото- и видеофиксацию противоправных действий; предварительное исследование документов и материальных объектов.

Полученные сведения используются для последующего процессуального закрепления доказательств в рамках досудебного расследования.

2.7 Преследование лица, готовящего, совершающего или совершившего преступление, и его задержание

Преследование осуществляется при непосредственном выявлении лица, готовящего или совершающего преступление на объектах железнодорожной инфраструктуры, включая: попытки хищения грузов; незаконное проникновение в технические зоны; угрозы безопасности движения поездов.

Задержание производится в порядке, установленном уголовно-процессуальным законодательством Республики Казахстан.

2.8. Осуществление с участием понятых личного досмотра задержанных лиц, изъятия находящихся при них вещей и документов, могущих относиться к преступной деятельности, а также досмотра жилых помещений, рабочих и иных мест, досмотра транспортных средств

С участием понятых допускается: личный досмотр задержанных лиц; изъятие вещей и документов, имеющих значение для дела; досмотр служебных помещений, складов, рабочих мест; досмотр железнодорожного подвижного состава и автотранспорта на территории станций.

Данные действия проводятся с соблюдением требований УПК РК и направлены на выявление похищенного имущества и орудий преступления.

2.9 Проведение операций по захвату вооруженных преступников.

На объектах железнодорожного транспорта такие операции проводятся при наличии угрозы жизни граждан или безопасности движения поездов.

Они осуществляются специализированными подразделениями с учетом: массового пребывания людей; необходимости предотвращения остановки перевозочного процесса; минимизации риска для пассажиров и работников.

2.10 Наблюдение

Наблюдение является одним из ключевых ОРМ и применяется для: установления маршрутов перемещения подозреваемых; выявления связей между участниками преступных схем; контроля действий работников, имеющих доступ к грузам; документирования противоправной деятельности.

Наблюдение может осуществляться визуально либо с использованием технических средств в пределах, допускаемых законодательством.

3. Специальными оперативно-розыскные мероприятия проводимые на железнодорожном транспорте

3.1 Негласные аудио/видео контроль лиц или мест;

Данное мероприятие направлено на скрытое фиксирование действий и переговоров лиц, причастных к преступной деятельности.

На объектах железнодорожного транспорта применяется при: выявлении организованных хищений грузов; документировании противоправных действий работников станций, складов и терминалов; установлении фактов передачи незаконного вознаграждения; выявлении подготовки вмешательства в работу инфраструктуры.

Контроль осуществляется в служебных помещениях, грузовых площадках, местах погрузки и хранения материальных ценностей при соблюдении требований закона и недопустимости вмешательства в частную жизнь.

3.2 Негласные контроль, перехват и снятие информации, передающейся по сетям электрической (телекоммуникационной) связи;

Применяется для выявления координации преступных действий между участниками противоправных схем.

На железнодорожном транспорте используется при расследовании: организованных хищений перевозимых грузов; незаконного распределения вагонов и перевозочных ресурсов; коррупционных преступлений; сбыта похищенного имущества.

Позволяет установить роли участников, время и способы совершения преступлений, а также каналы реализации похищенного.

3.3 Негласное получение информации о соединениях между абонентами и (или) абонентскими устройствами;

Мероприятие направлено на установление контактов и связей подозреваемых лиц без раскрытия содержания переговоров. Анализ соединений позволяет определить структуру преступной сети и ключевых координаторов.

В транспортной сфере применяется для: выявления устойчивых преступных групп; установления взаимодействия работников различных станций и логистических организаций; подтверждения согласованности действий при совершении хищений.

3.4 Негласное снятие информации с компьютеров, серверов и др. устройств, предназначенных для сбора, обработки, накопления и хранения информации;

Используется при расследовании преступлений, связанных с использованием цифровых систем управления перевозками. Особое значение имеет анализ логов, электронных документов и действий пользователей в информационных системах железнодорожных организаций.

На железнодорожном транспорте применяется для: выявления незаконного внесения изменений в базы данных перевозок; установления фактов подделки электронных накладных; выявления манипуляций в автоматизированных системах учета грузов; документирования неправомерного доступа к информационным системам.

3.5. Негласный контроль почтовых и иных отправлений;

Применяется при наличии сведений о пересылке документов, денежных средств либо предметов, связанных с преступной деятельностью.

На объектах железнодорожного транспорта используется при: пересылке фиктивных перевозочных документов; направлении незаконных денежных вознаграждений; транспортировке похищенных материальных ценностей через почтовые и курьерские службы.

3.6 Негласные проникновение и (или) обследование места.

Заключается в скрытом обследовании объектов с целью обнаружения следов преступной деятельности. Позволяет выявить тайники, средства вскрытия вагонов, поддельные пломбы, незаконно хранящиеся материальные ценности и иные доказательства.

На железнодорожном транспорте проводится в отношении: складских помещений; вагонов и контейнеров; грузовых терминалов; служебных помещений, используемых для подготовки преступлений.

4. Типичные оперативные ситуации и алгоритм действий сотрудников транспортной полиции

4. 1. Хищение грузов при перевозке или на станциях

Оперативная ситуация. Выявлена недостача груза, повреждение пломб, несоответствие веса или вскрытие вагонов на промежуточной станции.

Алгоритм действий

1. Немедленно организовать осмотр места происшествия совместно с работниками станции.

2. Установить круг лиц, имевших доступ к грузу (смена, экспедиторы).

3. Провести опрос работников и очевидцев.

4. Изъять и проанализировать:

- перевозочные документы;
- акты приема-передачи;
- записи видеонаблюдения.

5. Организовать негласное наблюдение за возможными участниками.

6. Проверить каналы реализации похищенного имущества (рынки, склады, логистические компании).

7. При наличии оснований — проведение негласных ОРМ и документирование преступной схемы.

4. 2. Организованные хищения с участием работников железной дороги

Оперативная ситуация. Систематические недостачи грузов, повторяемость схем, участие должностных лиц.

Алгоритм действий

1. Анализ аналогичных эпизодов за длительный период.

2. Установление устойчивых связей между работниками подразделений.

3. Проведение негласного наблюдения и аудио-видеоконтроля (в установленном законом порядке).

4. Проверка финансовых операций подозреваемых.

5. Проведение оперативного внедрения либо использование конфиденциальных источников.

6. Документирование распределения ролей участников группы.

7. Реализация материалов совместно со следствием.

4. 3. Незаконный оборот запрещенных предметов и веществ

Оперативная ситуация. Получена информация о перевозке наркотических средств, оружия либо контрабандных товаров железнодорожным транспортом.

Алгоритм действий

1. Проверка маршрута следования состава.

2. Организация скрытого наблюдения на станциях остановки.

3. Использование служебно-розыскных собак.

4. Выявление отправителя и получателя груза.

5. Проведение контролируемой поставки (при наличии оснований).

6. Задержание лиц при получении груза.

4.4. Угроза безопасности движения поездов

Оперативная ситуация. Обнаружены посторонние предметы на путях, вмешательство в работу инфраструктуры либо подготовка диверсионных действий.

Алгоритм действий

1. Немедленно информировать диспетчерские службы.

2. Ограничить доступ к опасному участку.

3. Организовать обследование территории.

4. Установить лиц, находившихся вблизи объекта.

5. Использовать технические средства наблюдения.

6. Провести розыск подозреваемых по приметам и видеозаписям.

4. 5. Коррупционные и экономические преступления в сфере перевозок

Оперативная ситуация. Получены сведения о незаконном распределении вагонов, завышении тарифов, фиктивных перевозках.

Алгоритм действий

1. Наведение справок в железнодорожных и финансовых организациях.

2. Анализ электронных систем учета перевозок.

3. Проверка договоров и финансовой документации.

4. Установление фактических выгодоприобретателей.

5. Проведение негласных мероприятий по документированию передачи незаконного вознаграждения.

4.6. Преступления, совершаемые пассажирами

Оперативная ситуация. Кражи, мошенничество на вокзалах и в поездах.

Алгоритм действий

1. Немедленное реагирование патрульных нарядов.

2. Опрос потерпевших и свидетелей.

3. Использование систем видеонаблюдения.

4. Установление маршрута передвижения подозреваемого.

5. Организация преследования и задержания.

ПРИЛОЖЕНИЕ 2

«Т В Е Р Ж Д А Ю»
Декан факультета прикладных наук
«Esil university»
Мухамеджанова А.А.
2025г.

А к т

**внедрения результатов диссертационного исследования
магистранта Академии правоохранительных органов
при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан**

Комиссия в составе:

Председатель – Декан факультета прикладных наук Мухамеджанова А.А.

Члены комиссии – заведующий кафедрой к.ю.н., доцент кафедры «Право»
«Esil university» Калиев А.К., преподаватели кафедры Казиканов Т.Т.,
Капышева С.К., Казенова А.А.

Составили настоящий акт о том, что материалы диссертационного исследования магистранта Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан Садвакасов М.Х. на тему «Оперативно-розыскные мероприятия на железнодорожном транспорте: теория и практика» внедрены в учебный процесс кафедры «Право».

1. Краткая аннотация внедрения диссертационного исследования магистранта. Материалы диссертационного исследования магистранта использованы для обогащения теоретической и практической базы учебного процесса. Внедрение охватывает ключевые положения исследования, включая вопросы: 1. Теоретико-правовые основы оперативно-розыскной деятельности в форме анализа состояния законности: раскрыт ретроспективный анализ ОРД в форме анализа состояния законности, а также дается определение его понятия и правовой природы; 2. Анализ как форма ОРД: опыт и практика некоторых зарубежных стран.

2. Форма внедрения диссертационного исследования магистранта. Реализована в виде семинарского материала для дисциплины «Оперативно-розыскная деятельность» на тему «Оперативно-розыскные мероприятия на железнодорожном транспорте: теория и практика».

3. Эффективность внедрения диссертационного исследования магистранта. Формирование профессиональных компетенций у студентов. Исследование магистранта позволило расширить знания студентов о формах проведения ОРМ на железнодорожном транспорте. Студенты узнали о формах осуществления оперативно-розыскной деятельности, научились механизму профилактики, пресечению, выявлению и раскрытию преступлений на

железнодорожном транспорте, опираясь на нормы Конституции Республики Казахстан, Закон РК №53-IV от 06.01.2011 года «О правоохранительной службе», Закон РК №154-XIII от 15.09.1994 года «Об оперативно-розыскной деятельности», Закон РК «О транспорте» №156-VII от 12.07.2022 года, Приказ Министра МВД РК №806 от 31.12.2015 года «Об утверждении Правил организации и осуществления оперативно-розыскной деятельности ОВД».

4. Дата внедрения диссертационного исследования магистранта:
« 13 » 12 2025г.

Председатель:

А.А. Мухамеджанова

Члены комиссии:

А.К. Калиев

—Т.Т. Казиканов

А.А. Казенова

С.К. Капышева

ПРИЛОЖЕНИЕ 3

«УТВЕРЖДАЮ»

Начальник Линейного управления полиции
на станции Астана
Департамента полиции на транспорте МВД РК
полковник полиции

Сыздыков К.Т.

« 26 » 02 2026 года

Акт

внедрения результатов исследования на тему: «Оперативно-розыскная деятельность органов внутренних дел на железнодорожном транспорте: проблемы теории и практики» магистранта Академии правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан
Садвакасова Марата Хабдуллаевича

Комиссия в составе:
председателя

1) первого заместителя начальника ЛУП на ст. Астана,
Дуишвили Беслан Автандиловича

и членов комиссии

2) и.о. начальника ОКП ЛУП на ст. Астана,
Сабуров Талгат Жанатович

3) начальник ОПН ЛУП на ст. Астана,
Атанов Дастан Казбекович

Составили настоящий акт о том, что результаты раздела 2 «Организация и тактика оперативно-розыскной деятельности ОВД на железнодорожном транспорте» диссертационного исследования, направленные на повышение эффективности выявления, предупреждения и пресечения уголовных правонарушений на объектах железнодорожной инфраструктуры, а также процессуальных документов, подготавливаемых сотрудниками транспортной полиции в ходе проведения оперативно-розыскной деятельности в виде подготовленного Алгоритма организации оперативно-розыскной деятельности и проведения оперативно-розыскных мероприятий на первоначальном этапе на объектах железнодорожного транспорта внедрены в практическую деятельность Линейного управления полиции на станции Астана Департамента полиции на транспорте МВД РК.

Дата внедрения: 26.02.2026 г.Председатель: 1) Дуишвили Б.А.Члены комиссии: 2) Сабуров Т.Ж.3) Атанов Д.К.