ӘЛЕУМЕТТІК-ЭКОНОМИКАЛЫҚ ЖӘНЕ ҚҰҚЫҚ ҒЫЛЫМДАРЫ
СОЦИАЛЬНО-ЭКОНОМИЧЕСКИЕ И ЮРИДИЧЕСКИЕ НАУКИ
SOCIO-ECONOMIC AND LEGAL SCIENCES

CENTRAL ASIAN SCIENTIFIC JOURNAL
ISSN 3135-3061
2026. №4 (32), Том 2. С. 39–44
DOI: https://doi.org/10.5281/zenodo.23942107
Сайт журнала: https://cajournal.kz

УДК 347.963

СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ ПРАВОВОГО СТАТУСА ТРАНСПОРТНОЙ ПРОКУРАТУРЫ В ГОСУДАРСТВАХ — ЧЛЕНАХ ЕАЭС

Д.А. Саябеков
Академии правоохранительных органов

Саябеков Данияр Адилович — магистрант, Академии правоохранительных органов, при Генеральной прокуратуре.

© Д.А. Саябеков, 2026

Аннотация: В статье рассматриваются правовой статус и особенности организации прокурорской деятельности в транспортной сфере государств — членов Евразийского экономического союза. На основе сравнительно-правового анализа законодательства Казахстана, России, Беларуси, Кыргызстана и Армении исследуются место транспортных прокуратур в национальных прокурорских системах, порядок их подчиненности и принципы разграничения компетенции. Выявлены различия между моделями самостоятельной отраслевой организации, подчинения специализированных прокуратур территориальным органам и выполнения транспортных задач общей системой прокуратуры. Обоснована необходимость оценки зарубежного опыта с учетом особенностей прокурорской системы Казахстана.

Ключевые слова: транспортная прокуратура, прокурорский надзор, правовой статус, ЕАЭС, специализированные прокуратуры, разграничение компетенции, отраслевая специализация, экстерриториальный принцип, межрегиональное взаимодействие.

Интеграционные процессы на евразийском пространстве в рамках Евразийского экономического союза (ЕАЭС) обусловливают принципиальное возрастание роли транспортной инфраструктуры как единой артерии экономического взаимодействия. В этих условиях Республика Казахстан, обладающая уникальным геострафическим положением, последовательно трансформируется в ключевой транспортно-логистический хаб, связывающий экономические системы Европы и Азии.

Актуальность комплексного осмысления функционального назначения и оптимизации транспортной инфраструктуры страны обусловленна стратегическими ориентирами развития государства, сформулированными Президентом Республики Казахстан К.К. Токаевым. В Послании народу Казахстана от 1 сентября 2022 года «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» Главой государства был сделан особый акцент на укреплении транзитного потенциала страны и превращения страны в транспортно-транзитный узел мирового значения [1].

Со всей очевидностью данные задачи были обозначены в Послании от 28 октября 2026 года «Актуальные задачи Казахстана в новом историческом цикле», где перед государством поставлены фундаментальные цели по созданию сети современных железных и автомобильных дорог, соединяющих территорию Казахстана и усиливающий транзитный потенциал страны [2].

В этой связи необходимо создание на объектах железнодорожного, воздушного и водного транспорта эффективного правового механизма обеспечения законности, защиты конституционных прав граждан и интересов государства. Важное место в данном механизме занимают органы транспортной прокуратуры, чья деятельность призвана обеспечивать прокурорский надзор за соблюдением законности на транспорте, защитой прав и свобод граждан, а также охраняемых законом интересов общества и государства.

Реализация указанных задач требует четкого определения правового статуса и пределов полномочий транспортной прокуратуры. Основу их регулирования составляют положения Конституция Республики Казахстан, где в ст. 84 отмечено, что «Прокуратура от имени государства осуществляет в установленных законом пределах и формах высший надзор за соблюдением законности на территории Республики Казахстан, представляет интересы государства в суде и от имени государства осуществляет уголовное преследование» [3].

Применительно к транспортной прокуратуре это означает, что отраслевая специализация не может служить основанием для отступления от процессуальных гарантий или расширения полномочий, прямо не предусмотренных законом. Вместе с тем осуществление этих полномочий требует учета специфики транспортной сферы, регулируемой нормами различных отраслей права.

В этом контексте представляет интерес подход А.Г. Безверхова и А.В. Юдина, подчеркивающих комплексный характер деятельности транспортной прокуратуры и ее связь с административным, уголовно-процессуальным, трудовым и экологическим правом [4, с. 8]. Такой подход позволяет рассматривать деятельность транспортного прокурора с учетом как общих требований законодательства, так и специальных правил обеспечения безопасности и организации перевозок.

Указанные особенности транспортной сферы обусловливают необходимость обращения к зарубежному опыту организации и деятельности транспортной прокуратуры. Особый интерес представляет сравнительный анализ полномочий транспортных прокуроров Казахстана и других государств – членов ЕАЭС, позволяющий выявить общие подходы и различия в правовом регулировании, а также определить возможности совершенствования национального законодательства и практики его применения.

Следует отметить, что основой сравнения служит рассмотрения правового статуса и полномочия транспортной прокуратуры, закрепленные в отраслевом законодательстве государств – членов ЕАЭС (Россия, Беларусь, Казахстан, Армения и Кыргызстан).

В соответствии со ст. 5 Конституционного закона Республики Казахстан от 5 ноября 2022 года № 155-VII «О прокуратуре» органы транспортной прокуратуры входят в единую систему органов [5].

Отраслевое направление транспортной прокуратуры Казахстана имеет при этом характер продолжения общего принципа подчиненности нижестоящих прокуроров вышестоящим, а затем и Генеральному прокурору Республики Казахстан. Деятельность транспортной прокуратуры раскрывается в ст. 14, где указано, что органы транспортной прокуратуры осуществляют надзор за законностью в деятельности государственных, местных представительных в отношении деятельности органов, учреждений и организаций в сфере транспорта, а также в отношении объектов транспорта и транспортной инфраструктуры.

Организационно-правовой статус Главной транспортной прокуратуры конкретизирован в Положении, утвержденном приказом Генерального Прокурора Республики Казахстан от 20 января 2023 года № 37 (приложение 2). Согласно пункту 1 Положения она является специализированным органом Генеральной прокуратуры Республики Казахстан в сфере транспорта и транспортной инфраструктуры. От имени государства в установленных законом пределах и формах Главная транспортная прокуратура осуществляет высший надзор за соблюдением законности, представляет интересы государства в суде и осуществляет уголовное преследование.

© Central Asian Scientific Journal, 2026

Пункт 2 Положения предусматривает наличие нижестоящих региональных прокуратур, что закрепляет организационную основу специализированной транспортной системы. Согласно пункту 4 Главная транспортная прокуратура обладает статусом юридического лица в организационно-правовой форме государственного учреждения. Таким образом, Положение определяет ее отраслевую специализацию, место в системе Генеральной прокуратуры и организационную связь с нижестоящими транспортными прокуратурами [6].

Таким образом, компетенция транспортной прокуратуры Казахстана предопределена как принадлежностью поднадзорных субъектов к транспортной сфере, так и связью их деятельности с транспортными объектами и инфраструктурой. Законодательное закрепление органов транспортной прокуратуры в общей прокурорской системе указывает на прочный характер данного направления, что позволяет обеспечивать согласованность их деятельности, исключать дублирование и сохранять установленные законом предельности прокурорского вмешательства.

В России сложилась многоуровневая структура специализированных транспортных прокуратур, включающая транспортные прокуратуры, обладающие статусом прокуратур субъектов Российской Федерации, а также подчиненные им прокуратуры районного уровня. Сфера их работы — железнодорожные, воздушные и водные перевозки, а также таможенное дело. Российская модель отличается тем, что надзор строится по межрегиональному принципу, т.е. полномочия транспортной прокуратуры распространяются на объекты транспорта, находящиеся сразу в нескольких субъектах Российской Федерации.

Правовую базу данной системы образуют ст. 11 Федерального закона Российской Федерации от 17 января 1992 года «О прокуратуре Российской Федерации» [7], а также приказ Генерального прокурора Российской Федерации от 7 мая 2008 года «О разграничении компетенции прокуроров территориальных, военных и других специализированных прокуратур». В частности, п. 3 указанного приказа закрепляет основные направления деятельности транспортных прокуроров, включая надзор за исполнением законодательства в транспортной и таможенной сферах, а также руководство нижестоящими транспортными прокуратурами [8]. Таким образом критерием, выступающие в качестве оснований для разграничения компетенции транспортных прокуроров России, является принадлежность объекта к транспортной инфраструктуре.

На необходимость отраслевой специализации обосновывается А.Г. Безверховым и А.В. Юдиным, которые обосновывают особенности прокурорского надзора на транспорте тем, что поднадзорные субъекты значительно удалены друг от друга и подвижны, что существует повышенный риск причинения вреда и необходимо обеспечить бесперебойное функционирование поднадзорных объектов транспортной отрасли. Их позиция позволяет объяснить необходимость организационной модели, учитывающей технологические связи транспортной отрасли и требующей от прокуроров специальных знаний [4, с. 9].

Для Казахстана российский опыт представляет интерес в части сочетания отраслевой специализации с межрегиональной организацией прокурорской деятельности. Такой подход позволяет определить возможности более четкого распределения работы между транспортными и территориальными прокуратурами, предупреждения споров о компетенции и обеспечения согласованности действий по делам, связанным с несколькими регионами.

В Беларуси за органами транспортной прокуратуры сохранена отраслевая специализация транспортных прокуратур, однако их подчиненность организована иначе, чем в Казахстане.

Так, согласно Указу Президента Республики Беларусь от 1 октября 2014 года № 463 «О ликвидации Белорусской транспортной прокуратуры» белорусская транспортная прокуратура прекратила существование [9]. При этом полномочия упраздненного органа перешли к Генеральной прокуратуре и областным прокуратурам, а подчинённые ему транспортные прокуратуры были переданы в ведение областей. Таким образом, преобразования коснулись в первую очередь управленческого звена, а сами специализированные органы, которые ведут надзор на транспорте, остались.

© Central Asian Scientific Journal, 2026

Статус транспортных прокуратур определен Законом Республики Беларусь от 8 мая 2007 года № 220-З «О прокуратуре Республики Беларусь». Согласно ст. 16 данного закона транспортная прокуратура относится к единой централизованной системе прокуратуры вместе с прокуратурами районов, районов в городах, городов и межрайонными, к которым они приравнены, а в соответствии со ст. 20 их деятельность возглавляет соответствующий прокурор, имеющий своих заместителей [10]. Таким образом отраслевой принцип соединяется с включением этих органов в территориальную вертикаль управления.

Теоретическое объяснение преобразовании структуры транспортной прокуратуры Республики Беларусь даёт профессор А.В. Протасевич. По его мнению, изменение подчинённости транспортных прокуратур является оптимизацией прокурорской системы, штатного состава и бюджетных трат. Одновременно автор подчеркивает, что надзор на транспорте должен быть постоянным и комплексным, и связывает его значимость с экономической ролью отрасли, коррупционными угрозами и тяжестью последствий нарушений [11].

Для Казахстана значение белорусского опыта заключается в том, что отраслевую специализацию можно сохранить и без отдельного вышестоящего транспортного органа прокуратуры. Однако такая организационная структура вызывает вопросы, связанные с согласованием действий прокуроров по межрегиональным делам, скорости обмена сведениями и единстве прокурорской практики.

В системе органов прокуратуры Кыргызской Республики функционирует Кыргызская транспортная прокуратура, относящаяся к числу специализированных прокуратур. Ее статус регламентирует Конституционный закон Кыргызской Республики от 10 сентября 2021 года № 114 «О прокуратуре Кыргызской Республики». В п. 3 ч. 1 ст. 10 данного закона специализированные прокуратуры названы частью прокурорской системы наряду с прокуратурами областей, городов Бишкек и Ош [12].

Специфика их организации определена в ст. 102 «Структура и организация специализированных прокуратур». Согласно ч. 1 руководители специализированных прокуратур подчинены Генеральному прокурору, а ч. 2 данной статьи закрепляет экстерриториальный принцип их деятельности на всей территории Кыргызской Республики. При этом в соответствии с ч. 3 структуру, направления работы и компетенцию сотрудников специализированных прокуратур устанавливается правовыми актами Генерального прокурора Кыргызской Республики. Таким образом, законодатель Кыргызской Республики закрепляет общую организационную модель специализации, оставляя ее конкретизацию ведомственному регулированию.

Значение такого подхода для транспортной сферы заключается в возможности осуществлять прокурорскую деятельность с учетом единства транспортной инфраструктуры и межрегионального характера перевозок. Экстерриториальный принцип позволяет выстраивать организацию надзора независимо от границ отдельных административных территорий. Для Казахстана сравнительный интерес представляет именно прямое законодательное закрепление данного принципа, которое может служить ориентиром при уточнении территориальных пределов компетенции транспортных прокуроров и порядка их взаимодействия с территориальными прокуратурами. При этом экстерриториальность характеризует пространственные пределы деятельности, и сама по себе не расширяет полномочия прокурора.

Организация работы прокуратуры на транспорте в Республике Армения строится по другой модели. Согласно ст. 8 Закона Республики Армения от 17 ноября 2017 года «О прокуратуре», система включает Генеральную прокуратуру, прокуратуру города Еревана, прокуратуры его административных районов, областные прокуратуры и Военную прокуратуру [13]. Отдельного органа, специализирующегося на транспорте, законом не предусмотрено.

Прокурорские полномочия в области транспорта в Республике Армения исполняются в рамках общей системы прокуратуры. Территориальные прокуратуры реализуют их в

пределах соответствующих территориях, а Генеральная прокуратура Республики Армения обеспечивает руководство и распределение компетенций. Например, п. 4 ч. 2 ст. 9 Закона Республики Армения «О прокуратуре» предоставляет право Генеральному прокурору определять границы осуществления полномочий прокуратур и прокуроров Генеральной прокуратуры. То есть вопросы, касающиеся объектов и организаций транспорта, решаются с помощью территориального и функционального внутреннего распределения работы.

В целом следует отметить, что модель прокурорского надзора в транспортной сфере Республики Армения характеризуется решением задач общими органами прокуратуры на основе территориального распределения компетенций. Для сравнительного же анализа данный опыт ценен тем, что помогает отделить организационную специализацию от содержания прокурорских полномочий. Даже при отсутствии самостоятельной транспортной прокуратуры прокуроры не лишены возможности вести прокурорский надзор в данной сфере. Вместе с тем, данную модель стоит оценивать с учетом того, как распределяются полномочия, какова профессиональная подготовка прокуроров и насколько согласованы их действия при осуществлении ими полномочий, затрагивающих несколько территорий.

Таким образом государства-участники ЕАЭС применяют разнообразные подходы к организации прокурорской деятельности в транспортной сфере. В Казахстане, России и Кыргызстане действуют специализированные транспортные прокуратуры, в Беларуси - транспортная специализация сохранена, но соответствующие прокуратуры подчинены областным органам прокуратуры, а в Армении - задачи в этой области выполняются общей системой органов прокуратуры без выделения самостоятельного транспортного звена.

В свою очередь, опыт России представляет интерес сочетанием нескольких критериев разграничения компетенции и межрегиональной организацией надзора, Белорусии в сохранении специализированных прокуратур при изменении системы руководства, Кыргызстана своим прямым законодательным закреплением экстерриториального принципа деятельности специализированных прокуратур, а опыт Армении выполнением отраслевых задач посредством территориального и внутреннего функционального распределения работы.

Вместе с тем, зарубежный опыт должен быть адаптирован к национальной организации прокурорской системы и способствовать устранению дублирования полномочий, обеспечению оперативного обмена информацией и повышению защиты прав граждан и интересов государства. В этой связи необходимо тщательно анализировать законодательство государств-членов ЕЭАС, определяющего объем, пределы и порядок реализации прокурорских полномочий в уголовном и гражданском судопроизводстве.

Список литературы:

1. Послание Главы государства Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Справедливое государство. Единая нация. Благополучное общество» (г. Нур-Султан, 1 сентября 2022 года) [Электронный ресурс]. URL: https://prg.kz/document/?doc_id=34360969&ysclid=mw1m7nn3wa396403139&pos=5;201 (дата обращения: 31.10.2026).

2. Послание Президента Касым-Жомарта Токаева народу Казахстана «Актуальные задачи Казахстана в новом историческом цикле» (г. Нур-Султан, 28 октября 2026 года) [Электронный ресурс]. URL: https://www.akorda.kz/ru/poslanie-prezidenta-kasym-zhomarta-tokaeva-narodu-kazahstana-aktualnye-zadachi-kazahstana-v-novom-istoricheskom-cikle-2894356 (дата обращения: 31.10.2026).

3. Конституция Республики Казахстан, принята на республиканском референдуме 15 марта 2026 года [Электронный ресурс]. URL: https://akorda.kz/ru/konstituciya-respubliki-kazahstan-3053339 (дата обращения: 31.10.2026).

4. Безверхов, А. Г. Прокурорский надзор в сфере безопасности на транспорте / // Юридический вестник Самарского университета. – 2021. – Т. 7, № 2. – С. 7-13.

5. Конституционный закон Республики Казахстан от 5 ноября 2022 года № 155-VII «О прокуратуре» [Электронный ресурс]. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/Z2200000155 (дата обращения: 31.10.2026).

6. Приказ Генерального Прокурора Республики Казахстан от 20 января 2023 года № 37 «Об утверждении положений о Главной военной прокуратуре, Главной транспортной прокуратуре, прокуратурах областей и приравненных к ним прокуратурах» [Электронный ресурс]. URL: https://adilet.zan.kz/rus/docs/G23W0000037 (дата обращения: 31.10.2026).

7. Федеральный закон Российской Федерации от 17 января 1992 года «О прокуратуре Российской Федерации» [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_262/8e673848145bc50341d815247ea5c1254eb06e91/ (дата обращения: 31.10.2026).

8. Приказ Генеральной прокуратуры Российской Федерации от 7 мая 2008 года № 84 «О разграничении компетенции прокуроров территориальных, военных и других специализированных прокуратур» [Электронный ресурс]. URL: https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_79085/ (дата обращения: 31.10.2026).

9. Указ Президента Республики Беларусь от 1 октября 2014 года № 463 «О ликвидации Белорусской транспортной прокуратуры» [Электронный ресурс]. URL: https://base.spinform.ru/show_doc.fwx?rgn=78002 (дата обращения: 31.10.2026).

10. Закон Республики Беларусь от 8 мая 2007 года № 220-З «О прокуратуре Республики Беларусь» [Электронный ресурс]. URL: https://prg.kz/document/?doc_id=30538333&utm_source=chatgpt.com (дата обращения: 31.10.2026).

11. Протасевич А.В. Прокурорский надзор за соблюдением законодательства в транспортной сфере // Сборник научных статей студентов, магистрантов, аспирантов. Вып. 20. Минск: Четыре четверти, 2018. С. 90–92.

12. Конституционный закон Кыргызской Республики от 10 сентября 2021 года № 114 «О прокуратуре Кыргызской Республики» [Электронный ресурс]. URL: https://cbd.minjust.gov.kg/112293/edition/37183/ru (дата обращения: 31.10.2026).

13. Закон Республики Армения от 17 ноября 2017 года «О прокуратуре» [Электронный ресурс]. URL: https://www.arlis.am/hy/acts/223075/latest?utm_source=chatgpt.com (дата обращения: 31.10.2026).

© Central Asian Scientific Journal, 2026