

На правах рукописи

Антонов Алексей Евгеньевич

**ПОИСКОВО-ПОЗНАВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТЬ И ЕЕ
ОСОБЕННОСТИ В СИТУАЦИЯХ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ОБЪЕКТАХ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

Специальность 12.00.12 – криминалистика; судебно-экспертная
деятельность; оперативно-розыскная деятельность

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Ростов-на-Дону – 2018

Работа выполнена в Федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина»

**Научный
руководитель**

доктор юридических наук, профессор
Комаров Игорь Михайлович;

**Официальные
оппоненты**

Кустов Анатолий Михайлович,
доктор юридических наук, профессор,
Заслуженный юрист РФ; Федеральное
государственное бюджетное образовательное
учреждение высшего образования
«Российский химико-технологический университет
имени Д.И. Менделеева», заведующий кафедрой
криминалистики и уголовного права;

Луценко Олег Анатольевич,
кандидат юридических наук, доцент, Федеральное
государственное автономное образовательное
учреждение высшего образования «Южный
федеральный университет», доцент кафедры
уголовного процесса и криминалистики;

**Ведущая
организация**

федеральное государственное казенное
образовательное учреждение высшего образования
**«Восточно-Сибирский институт Министерства
внутренних дел Российской Федерации»**

Защита состоится «22» марта 2019 года в 13 час. на заседании диссертационного совета Д 203.011.03, созданного на базе федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Ростовский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации», 344015, г. Ростов-на-Дону, ул. Еременко, 83, аудитория 503.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на сайте Ростовского юридического института МВД России ([http: рюи.мвд.рф](http://рюи.мвд.рф)).

Автореферат разослан «___» _____ 2019 года

Ученый секретарь
диссертационного совета



Ольга Владиславовна Айвазова

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбора темы диссертационного исследования.

Железнодорожный транспорт является стратегической транспортной отраслью России, от оптимального функционирования которой во многом зависит экономическое благополучие и транспортная безопасность государства. В связи с необходимостью эффективного управления этой отраслью 12 февраля 2007 года принят Федеральный закон «О транспортной безопасности», который постоянно совершенствуется в соответствии с динамикой социально-экономических изменений, происходящих в этой транспортной отрасли и стране¹. Особое внимание законодатель обращает на экономическую составляющую транспортной безопасности, а именно на необходимость сбережения собственности граждан и организаций в условиях функционирования железнодорожного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры.

По объемам перевозимых грузов и пассажиропотоку железнодорожный транспорт является лидером в России и тем самым существенно влияет на экономику страны. Несмотря на тот факт, что объемы, например, пассажирских перевозок по данным ОАО «РЖД» в последние годы несколько снизились, что связано с последствиями кризисных экономических явлений (за последние пять лет на 4.7%), обеспечение общей безопасности перевозок оставляет желать лучшего². Схожая ситуация и в секторе перевозки грузов железнодорожным транспортом и обеспечении его сохранности на объектах транспортной инфраструктуры.

Так, например, по данным МВД России, в январе - сентябре 2018 года всего линейными отделами внутренних дел по ЦФО зарегистрировано 30761 преступление, что на 3 % больше, чем за аналогичный период прошлого года (положительная динамика сохраняется все предыдущие годы). Рост регистрируемых преступлений на железнодорожном транспорте и объектах его инфраструктуры отмечен в 6 субъектах Российской Федерации. На железнодорожном транспорте, от всех учтенных преступлений, количество

¹ Федеральный закон от 29 июня 2015 года № 168-ФЗ «О внесении изменений в статью 11 Федерального закона «О транспортной безопасности».

² Открытое акционерное общество «Российские железные дороги» [Официальный сайт]. URL: <http://rzd.ru/> (дата обращения: 04.11.2017).

тяжких и особо тяжких составило 7839, из них убийств и покушений на убийство 20, зарегистрировано 32 факта умышленного причинения тяжкого вреда здоровью. Всего совершено 24 разбойных нападения и 237 грабежей, 9582 случаев краж имущества, из которых 1534 факта - в сфере грузовых перевозок³.

Кроме того, проблемным остается вопрос раскрываемости преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте. В названный период остались нераскрытыми 7930 преступлений, что на 12% больше аналогичного показателя 2017 года. Практически каждое четвертое преступление остается нераскрытым в связи с неустановлением лица, подлежащего привлечению в качестве обвиняемого.

Вместе с тем анализ судебно-следственной практики и опросы сотрудников линейных отделов внутренних дел свидетельствует о том, что лица, осуществляющие предварительное расследование преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, - преимущественно молодые специалисты с опытом оперативной и следственной работы, не превышающим трех лет (64,2 % по данным опроса), что существенно снижает эффективность и результативность их профессиональной деятельности по расследованию преступлений, особенно на первоначальном этапе. Для ее оптимизации в соответствии с требованиями УПК РФ этим специалистам (оперативным сотрудникам, дознавателям, следователям) необходимы научно-практические разработки криминалистических методик поисково-познавательной, оперативно-розыскной и следственной деятельности, связанные с актуальными для железнодорожного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры преступными посягательствами.

Степень научной разработанности темы. Проблемы использования поисково-познавательной деятельности оперативного сотрудника, дознавателя и следователя (далее следователя) в организации раскрытия и расследования преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры в аспекте заявленной темы и разработанного плана ранее не исследовались.

Различные вопросы, близкие по предмету и характеру исследования, разрабатывались в работах В.Д. Берназа (1986), А.В. Сергунова (1990),

³ МВД Российской Федерации [Офиц. сайт]. URL: <https://mvd.ru/> (дата обращения: 05.11.2018 г.)

И.А. Воронова (1991), В.И. Галагина (1992), Ю.В. Степаненко (1994), Е.Е. Шишова (1999), Е.С. Титова (2002), М.И. Курбатова (2003), В.Г. Красильникова (2004), М.А. Меркулова (2005), М.И. Тарасик (2006), А.М. Нудельштейна (2008), А.Ф. Ланового (2008), Н.А. Финогенова (2010), Ю.И. Степуры (2011), Д.А. Ефремова (2012), Е.Ф. Новикова (2012), О.П. Грибунова (2016), Е.А. Малыхиной (2018) и других. Однако в них авторы рассмотрели несколько иные криминалистические аспекты методик расследования преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры в периоды, когда криминальные ситуации преступных посягательств на личность и собственность характеризовались другими обстоятельствами совершения деяний.

Проведенное исследование представляет собой комплексную видовую криминалистическую методику, обновленную в соответствии с прежними схожими исследованиями, данными анализа судебно-следственной практики и современными достижениями криминалистики, основанную на известных исследованиях поисково-познавательной деятельности следователя и связанную с первоначальным этапом расследования преступлений против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

Объектом диссертационного исследования является преступная деятельность, включающая действия преступников по совершению преступлений против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, а также общественные отношения, складывающиеся в процессе первоначального этапа расследования данных преступлений, нашедшие отражение в разработанных ранее методиках расследования, нормативно-правовых актах, уголовных делах, опыте поисково-познавательной деятельности сотрудников линейных отделов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности, проявляющиеся при совершении преступлений против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, а также закономерности поисково-познавательной деятельности сотрудников линейных отделов внутренних дел на железнодорожном транспорте по выявлению, раскрытию и расследованию этих преступлений на первоначальном этапе.

Цель диссертационного исследования состоит в разработке

теоретических положений комплексной видовой криминалистической методики, основанной на особенностях поисково-познавательной деятельности в ситуациях первоначального этапа расследования преступлений против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, в формировании на ее основе выводов, рекомендаций и предложений по совершенствованию практики выявления, раскрытия и расследования указанных преступлений сотрудниками линейных отделов внутренних дел на железнодорожном транспорте.

Для достижения указанной цели были сформулированы следующие **основные задачи**:

1) установить соотношение понятий «процесс познания» и «предварительное расследование», на их основе дать криминалистическое определение понятия «поисково-познавательная деятельность» следователя по расследованию преступления;

2) определить виды источников и содержание криминалистически значимой информации о преступлениях против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, дать криминалистическую классификацию этих источников;

3) выделить особенности познания обстоятельств события указанных преступлений посредством поисково-познавательной деятельности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры;

4) обосновать криминалистическую характеристику преступлений в качестве категории информационно-познавательного характера и основы версионного анализа;

5) разработать типовую криминалистическую характеристику преступлений, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта, определить на ее основе систему типовых следственных версий;

6) разработать типовую криминалистическую характеристику преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, определить систему типовых следственных версий;

7) сформулировать типовые ситуации расследования преступлений против личности и хищений чужого имущества на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры;

8) выделить особенности обнаружения и фиксации обстоятельств криминального характера на первоначальном этапе расследования указанных преступлений;

9) дать характеристику содержания поисково-познавательной деятельности оперативных служб по установлению обстоятельств события преступления и лиц, его совершивших, определить проблемы взаимодействия линейных отделов с территориальными органами внутренних дел, разработать рекомендации по оптимизации этого вида деятельности;

10) разработать криминалистическую характеристику инсценировок и рекомендации по их распознаванию посредством поисково-познавательной деятельности для целей выдвижения типовых следственных версий;

11) выделить значение использования специальных знаний в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, дать рекомендации по оптимизации взаимодействия следователя и специалиста, охарактеризовать актуальные судебные экспертизы как эффективное средство расследования преступлений.

Методология и методика исследования. Методологической основой исследования стали общие и частные научные методы познания. Диалектический метод позволил исследовать интересующие проблемы в соответствии с поставленными целями и задачами. Кроме того, широко использовались методы наблюдения, описания, анализа, аналогии, сравнения, моделирования, другие методы познания объективной действительности. Так, в частности, формально-логический метод был использован для анализа механизма преступной деятельности против собственности в транспортной сфере и особенностей возникновения информации о данных преступлениях и их участниках, собирания, исследования и использования этой криминалистически значимой информации при расследовании названных выше преступлений. В качестве частнонаучных методов использовались статистический метод, который позволил на основе эмпирических данных сформулировать теоретические обобщения и выводы относительно криминалистических характеристик преступлений против личности и собственности, организации их расследования, а также конкретно-социологический метод, использованный при проведении социологических исследований.

Теоретическая основа исследования образована научной,

методологической и учебной литературой в области философии, социологии, теории права, уголовного, уголовно-процессуального права, криминологии, криминалистики, судебной экспертизы и теории оперативно-розыскной деятельности.

Основное внимание было уделено научным работам ведущих ученых криминалистов: Т.В. Аверьяновой, И.В. Александрова, О.Я. Баева, М.О. Баева, А.И. Бастрыкина, Р.С. Белкина, В.И. Брылева, А.В. Варданяна, А.Н. Васильева, Т.С. Волчецкой, В.К. Гавло, Ю.П. Гармаева, А.Ю. Головина, Л.Я. Драпкина, С.Г. Еремина, В.А. Жбанкова, В.Д. Зеленского, Г.Г. Зуйкова, Е.П. Ищенко, М.К. Каминского, В.И. Комиссарова, Ю.А. Кашубы, С.И. Коновалова, В.Е. Корноухова, Д.В. Кима, А.С. Князькова, А.М. Кустова, В.П. Лаврова, А.Ф. Лубина, И.М. Лузгина, И.А. Макаренко, Н.П. Майлис, Г.М. Меретукова, В.М. Мешкова, И.П. Можяевой, А.П. Мясникова, В.А. Образцова, Н.И. Порубова, А.П. Резвана, Е.Р. Россинской, Д.А. Степаненко, А.С. Шаталова, М.А. Шматова, Н.Г. Шурухнова, Н.П. Яблокова и других.

Нормативную основу исследования образуют положения Конституции Российской Федерации; нормы действующего уголовного и уголовно-процессуального законодательства; федеральные законы РФ: «О транспортной безопасности» от 09 февраля 2007 г. №16-ФЗ, «О полиции» от 07 февраля 2011 г. №3-ФЗ, «Об оперативно-розыскной деятельности» от 12 августа 1995 г. №144-ФЗ; указы Президента РФ и постановления Правительства РФ; ведомственные и межведомственные нормативно-правовые акты МВД России, Прокуратуры РФ, других правоохранительных органов; приказы и инструкции ОАО «Российские железные дороги».

Эмпирическую базу диссертационного исследования составила следственная и судебная практика расследования и рассмотрения преступлений против личности и собственности, совершенных на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, личный опыт работы диссертанта в должности старшего дознавателя линейного отдела полиции и результаты расследования, в этом качестве, более 150 уголовных дел данной категории, изучение 60 материалов доследственных проверок и 170 уголовных дел, расследованных другими следователями на территории УТ МВД России по ЦФО, включающем в свой состав 18 субъектов РФ, в период с 2012 по 2018 годы.

В исследовании использованы материалы комплексных анализов и оценок оперативной, следственной и служебной деятельности УТ МВД России по ЦФО по итогам работы за 2012-2018 годы.

Кроме того, в соответствии с разработанной программой проведено анкетирование 120 респондентов: 73 следователей и 47 дознавателей 11 линейных отделов внутренних дел ЦФО России.

Научная новизна исследования определяется тем, что на монографическом уровне подготовлено современное комплексное исследование, связанное с процессами выявления, раскрытия и расследования преступлений против личности и собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры. В работе продолжены и углублены исследования актуальных вопросов криминалистической теории, связанных с обоснованием подхода к предварительному расследованию преступлений как поисково-познавательной деятельности следователя; на данных современной судебно-следственной практики разработаны видовые криминалистические характеристики преступлений против личности и собственности, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта и объектах транспортной инфраструктуры; сформулированы типовые следственные версии для типовых ситуаций расследования; разработаны криминалистические рекомендации поисково-познавательной деятельности следователя по установлению обстоятельств указанных преступлений.

Положения, выносимые на защиту:

1. Процесс расследования преступления представляет собой деятельность следователя, направленную на познание событий прошлого, и является поисково-познавательной деятельностью в рамках расследуемого преступления, то есть процессом со структурой в виде системы, объединяющей следователя (получателя криминалистически значимой информации), информативные источники и совокупность методов, используемых для достижения следователем поставленных задач.

2. Криминалистически значимая информация о преступлениях, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, представляет собой фактические данные и иные сведения, получаемые посредством расследования из источников, структурно,

функционально и причинно связанных с железнодорожным транспортом и объектами указанной инфраструктуры.

Авторская классификация источников криминалистически значимой информации, представляющая основу для организации расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

3. Комплекс криминалистических мероприятий, обусловленный особенностями функционирования железнодорожного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры и связанный с отысканием источников криминалистически значимой информации, а также установлением на их основе фактов совершения преступлений против личности и собственности.

4. Общая криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, представленная в качестве системы информационно-познавательного характера, предназначенная для обоснования и выдвижения общих типовых следственных версий расследования, которые являются предметом стадийной мыслительной деятельности следователя, основанной на предположении и соотношении вероятности и достоверности тех или иных событий, произошедших в момент совершения преступления.

Версионный анализ, предполагающий использование следователем системно-деятельностного подхода к познанию системы типовых общих следственных версий, выдвинутых в связи с расследованием преступления с тем, чтобы по его результату определить наиболее вероятную из этой системы следственную версию для ее активной следственной проверки посредством поисково-познавательной деятельности.

5. Типовые (видовые) криминалистические характеристики расследования преступлений против личности и собственности, совершаемых как в пассажирском (дальнего и местного следования), так и в грузовом подвижном составе железнодорожного транспорта и основанные на них типовые следственные версии первоначального этапа расследования в ситуации расследования преступлений, когда они совершены в условиях неочевидности.

6. Типовые (видовые) криминалистические характеристики расследования преступлений против личности и собственности, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, основанные на них типовые

следственные версии первоначального этапа расследования в ситуации расследования преступлений, когда они совершены в условиях неочевидности.

7. Авторские определения понятий сложных следственных ситуаций (проблемные, конфликтные, тактического риска, организационно-неупорядоченные и комбинированные), благоприятных и неблагоприятных следственных ситуаций, связанных с расследованием преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, а также криминалистические рекомендации по их разрешению в процессе поисково-познавательной деятельности.

8. Ситуационно обусловленные криминалистические рекомендации обнаружения и фиксации следователем обстоятельств криминального характера в ходе доследственной проверки и первоначального этапа расследования для типовых ситуаций расследования преступлений против личности и собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

9. Особенности поисково-познавательной оперативно-розыскной деятельности подразделений оперативных служб транспортной полиции по расследованию преступлений против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры на этапе доследственной проверки и первоначального этапа расследования преступления.

Рекомендации по повышению эффективности их процессуального и непроцессуального взаимодействия со следственными подразделениями органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, а также с территориальными подразделениями системы МВД РФ.

10. Криминалистическая характеристика криминальной инсценировки со структурой данных о субъекте и объекте криминальной инсценировки, месте и времени производства действий по инсценировке, то есть сведениями, которые особым образом отображают механизм следообразования, что в ситуации расследования является информационной базой для выдвижения типовых следственных версий о криминальной инсценировке.

11. Рекомендации по использованию специальных знаний в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, а также по назначению судебных экспертиз как

средства расследования в соответствии с типовой и следственно-экспертной ситуацией, определенной типовыми задачами исследования.

Теоретическая и практическая значимость результатов исследования заключается в том, что они могут использоваться в практической деятельности при раскрытии и расследовании преступлений против личности и собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, а также в процессе деятельности образовательных организаций юридического профиля, в том числе повышения квалификации сотрудников органов внутренних дел.

Апробация результатов исследования. По результатам диссертационного исследования опубликовано 14 научных работ, в том числе 4 - в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации. Указанные статьи содержат основные положения диссертации, а также выводы и рекомендации для практического применения.

Результаты диссертационного исследования докладывались на конференциях Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина (г. Белгород, март 2016 года, март 2017 года, март 2018 года), Воронежского юридического института МВД России (г. Воронеж, июнь 2017 года), Белгородского университета кооперации, экономики и права (г. Белгород, апрель 2017 года), Санкт-Петербургского университета МВД России (г. Санкт-Петербург, май 2018 года), обсуждались на заседаниях кафедры криминалистики Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, а также на совещаниях следственного отделения и отделения дознания Белгородского линейного отдела МВД России на транспорте по вопросам расследования преступлений.

В соответствии с актами результаты диссертационного исследования внедрены в практику деятельности Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина, Орловского юридического института МВД России имени В.В. Лукьянова, Уральского юридического института МВД России, Белгородского государственного национального исследовательского университета, Приволжского ЛУ МВД России на транспорте, Белгородского ЛО МВД России, ЛО МВД России на станции Тула, ЛО МВД России на станции Орел.

На основе данных исследования автором трижды проводились занятия с сотрудниками Белгородского линейного отдела МВД России на транспорте по вопросам повышения эффективности расследования преступлений на объектах железнодорожного транспорта (январь 2016 года, март 2017 года, май 2018 года).

С применением результатов исследования и разработанных алгоритмов следственной деятельности успешно обучены дознаватели линейного отдела внутренних дел на транспорте станции Белгород, проходившие стажировку под руководством автора исследования в Белгородском юридическом институте МВД РФ имени И.Д. Путилина.

Структура исследования определена введением, тремя главами, включающими одиннадцать параграфов, заключением, списком используемой литературы и двумя приложениями (результатами анкетирования сотрудников ЛО (ЛУ) МВД России на транспорте и изучения уголовных дел, возбужденных по фактам совершенных преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры).

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы, определяется объект, предмет, цели и задачи исследования; приводится методологическая и методическая основа диссертации, ее эмпирическая база; раскрывается научная новизна исследования и основные положения, выносимые на защиту; характеризуется теоретическое и практическое значение работы; сообщаются данные об апробации полученных результатов.

Первая глава **«Предварительное расследование преступлений как поисково-познавательная деятельность следователя»** состоит из трех параграфов и посвящена исследованию понятий «поисково-познавательная деятельность» и «криминалистически значимая информация о преступлениях», особенностей познания обстоятельств события преступления на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

В первом параграфе **«Предварительное расследование и процесс познания»** дается обоснование соотношения понятий «познание» и

«предварительное расследование», в соответствии с чем определяется понятие поисково-познавательной деятельности в расследовании преступлений.

Проведенный анализ понятия «предварительное расследование» (в широком смысле слова с охватом стадии возбуждения уголовного дела) и логико-философские подходы к определению понятия «процесс познания» приводят автора к выводу о том, что с позиций криминалистики процесс расследования преступления представляет собой деятельность, направленную на познание событий, произошедших в прошлом, то есть не что иное, как активно протекающий процесс поисково-познавательной деятельности.

Отмечается, что действия, направленные на получение криминалистически значимой информации о совершенном преступлении, осуществляемые в ходе расследования преступления, являются процессом поисково-познавательной деятельности со структурой в виде информационной системы, которая состоит из субъекта познания - получателя информации (следователь), различных информативных источников (объекты, физические лица и пр.) и системы методов, объединяющих различные способы и средства для достижения поставленных субъектом познания задач.

Выделены объективные и субъективные факторы, которые влияют на осуществление следователем поисково-познавательной деятельности, достижение задач по установлению источников информации, их изучение и использование в качестве доказательств преступления.

Поисково-познавательная деятельность следователя, как считает соискатель, является оконченной с момента принятия обоснованного и законного для рассматриваемого преступного события решения по уголовному делу.

Во втором параграфе **«Криминалистически значимая информация о преступлениях, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры»** раскрывается данное понятие и дается авторская классификация источников криминалистически значимой информации.

В параграфе анализируется общее понятие «информация», определяется его связь с понятием «криминалистически значимая информация», которое является одним из основополагающих для описания процесса поисково-познавательной деятельности по расследованию преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

Также в параграфе проводится анализ видов и содержания традиционных источников криминалистически значимой информации. На этой основе с учетом особенностей железнодорожного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры предлагается детальная авторская классификация источников криминалистически значимой информации: 1) источники в подвижном составе железнодорожного транспорта в пути следования: физические лица, материальные носители и электронные носители (видеофиксирующие устройства); 2) источники объектов транспортной инфраструктуры: физические лица, материальные и электронные носители (по видам виртуальных источников).

Отмечается, что предложенная в диссертации подробная классификация источников криминалистически значимой информации будет способствовать оптимизации процесса поисково-познавательной деятельности, связанной с расследованием преступлений, совершаемых как в подвижном составе железнодорожного транспорта, так и на объектах транспортной инфраструктуры.

Третий параграф **«Особенности познания обстоятельств события преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры»** определяет специфику данного вида криминалистической деятельности по расследованию преступлений.

На основе статистических данных выделены преступления против личности и собственности как наиболее актуальные в условиях функционирования железнодорожного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры.

В этой связи рассмотрены особенности поисково-познавательной деятельности по установлению следователем фактов преступлений, совершенных на вокзалах, станциях, подвижном железнодорожном составе (дальнего и пригородного пассажирского сообщения), в том числе связанных с перевозкой товарных грузов. Отмечено, что важными источниками криминалистически значимой информации в ситуациях расследования являются должностные лица, профессионально связанные с указанными объектами. В параграфе определены негативные обстоятельства, препятствующие оперативному информированию сотрудников линейных отделов внутренних дел о преступлениях, совершаемых в подвижном железнодорожном составе; обоснованы и предложены меры к устранению этого фактора, отрицательно влияющего на эффективную организацию расследования преступлений. В соответствии с данными анализа судебно-

следственной практики разработаны дополнительные рекомендации оптимизации осмотра места происшествия на вокзалах, станциях, подвижном железнодорожном (пассажирском, товарном) составе в ситуациях заявления о совершенном преступлении.

Динамичный характер функционирования объектов железнодорожного транспорта обуславливает особый порядок организации поисково-познавательной деятельности по установлению свидетелей-очевидцев совершения преступлений против личности и собственности. В этой связи предложены тактические рекомендации, связанные с их оперативным установлением.

Подобные мероприятия разработаны и для объектов транспортной инфраструктуры.

Вторая глава **«Криминалистические характеристики преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, и особенности ситуаций расследования»** состоит из четырех параграфов, в которых раскрывается информационно-познавательный характер криминалистической характеристики преступлений, определяются типовые криминалистические характеристики, типовые следственные версии и ситуации расследования, даются криминалистические рекомендации по их разрешению.

В первом параграфе **«Криминалистическая характеристика преступлений – категория информационно-познавательного характера. Версионный анализ»** раскрыты научно-прикладные аспекты криминалистической характеристики преступлений и ее значение для выдвижения следственных версий.

Отмечено, что общая криминалистическая характеристика преступления представляет собой категорию информационно-познавательного характера, важную для расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

Значимым элементом ее структуры является личность преступника, в связи, с чем для выдвижения типовых общих следственных версий разработана классификация лиц, совершающих преступления против личности и собственности.

Выделены элементы структуры указанной характеристики преступлений, обуславливающие особенности личности потерпевшего (физического и юридического лица) и предмета преступного посягательства. Способы

совершения преступлений против личности и собственности, как в подвижном составе, так и на объектах транспортной инфраструктуры, классифицированы в зависимости от способа преступного поведения.

Отмечается, что элементы общей криминалистической характеристики преступления – обстановка и следы-последствия на месте совершения преступления – применительно к рассматриваемым преступлениям являются наиболее информативными для последующей поисково-познавательной деятельности.

Проводя анализ общей криминалистической характеристики, автор приходит к выводу, что ее модель в соответствии с определенной структурой выступает информационной базой для выдвижения типовых (общих) следственных версий первоначального этапа расследования (включая доследственную проверку), в первую очередь, для неочевидных преступлений.

Исследуя понятие следственной версии, автор отмечает, что она представляет собой мыслительную деятельность, состоящую из нескольких, тесно взаимосвязанных между собой стадий, основанную на предположении и соотношении вероятности и достоверности тех или иных событий, произошедших в момент совершения преступления на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, результатом которого является весь процесс доказывания события преступления.

Сделан вывод, что версионный анализ предполагает использование следователем системно-деятельностного подхода к познанию системы типовых следственных версий, выдвинутых в связи с расследованием преступления с тем, чтобы по его результату определить наиболее вероятную из этой системы версию для ее активной следственной проверки.

Второй параграф **«Типовая криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта. Система типичных версий»** дает представление о криминалистической характеристике противоправных действий в подвижном железнодорожном составе и ее значении для расследования.

В параграфе обосновывается авторский подход к понятию и структуре типовой (видовой) криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта (пассажирских поездах дальнего следования, местного сообщения и поездах, осуществляющих грузоперевозки), и ее связи с понятием и структурой общей

(родовой) криминалистической характеристики преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

В системе элементов типовой (видовой) криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта, автор придерживается позиции Р.С. Белкина, однако с учетом особенностей функционирования подвижного железнодорожного транспорта выделяет дополнительные элементы: местонахождение предмета преступного посягательства; способ посадки пассажира в поезд дальнего следования; способ сокрытия следов преступной деятельности; орудия и средства, используемые для совершения преступления; индивидуальные признаки предмета преступного посягательства; наличие преступных навыков и знаний в сфере железнодорожного транспорта и их взаимосвязь между собой. Данные элементы уточняют особенности типовой (видовой) криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта, чем способствуют организации расследования преступлений, в особенности на первоначальном этапе расследования.

В параграфе разработаны типовые (видовые) криминалистические характеристики расследования преступлений против личности и собственности, совершаемых как в пассажирском (дальнего следования и местного сообщения), так и в грузовом подвижном составе железнодорожного транспорта.

В диссертации автором представлены системы типовых следственных версий расследования грабежей и разбойных нападений в поездах местного сообщения; хищений имущества граждан в подвижном составе железнодорожного транспорта (дальнего следования и местного сообщения), а также хищений перевозимых грузов.

В третьем параграфе **«Типовая криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры. Система типичных версий»** представлена криминалистическая характеристика противоправных действий на объектах железнодорожной инфраструктуры и раскрывается ее значение для расследования.

Также в параграфе определены понятие и структура типовой (видовой) криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры; объяснена их связь с понятием и структурой

общей (родовой) криминалистической характеристики преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

В системе элементов типовой (видовой) криминалистической характеристики преступлений, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, автор придерживается позиции Р.С. Белкина, однако с учетом особенностей функционирования указанных объектов выделяет дополнительные элементы: особые способы сокрытия следов преступной деятельности и самого факта хищения и проникновения на территорию объекта транспортной инфраструктуры; принадлежность средств, используемых в момент совершения преступления, структурным подразделениям объектов инфраструктуры; специфические признаки предмета преступного посягательства; используемый в качестве путей «отхода» общественный транспорт; характеристика состава преступной группы.

Автор полагает, что данные элементы уточняют особенности типовой (видовой) криминалистической характеристики преступлений, чем способствуют организации расследования преступлений.

В параграфе разработаны типовые (видовые) криминалистические характеристики расследования преступлений против личности и собственности, совершаемых на объектах транспортной инфраструктуры, представлена система типовых следственных версий расследования.

В четвертом параграфе **«Ситуации расследования преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры»** определены типовые ситуации расследования.

Автор в основу исследования ситуаций расследования преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры положил методологические основы данной проблемы, разработанные Л.Я. Драпкиным.

На основе анализа судебно-следственной практики сделан вывод, что поисково-познавательная деятельность в процессе расследования преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры осуществляется в сложных следственных ситуациях, связанных с информационной неполнотой или полным отсутствием информации относительно факта преступной деятельности и личности преступника, наличия факта события преступления и признаков состава преступления, в условиях различного рода противодействий, возникающих в ходе расследования.

В работе рассмотрены сложные следственные ситуации, которые дифференцируются на: 1) проблемные; 2) конфликтные; 3) тактического риска; 4) организационно-неупорядоченные; 5) комбинированные. В соответствии с авторскими определениями понятий этих ситуаций предложены рекомендации по их разрешению.

Автором рассмотрены благоприятные и неблагоприятные следственные ситуации в процессе расследования преступлений против собственности, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта, представлена их характеристика.

В рассматриваемом параграфе обоснован вывод о том, что анализ сложившихся в процессе расследования следственных ситуаций, выдвижение следственных версий, версионный анализ и планирование расследования являются основными действиями следователя на первоначальном этапе расследования преступлений, а полученные им в этой связи результаты являются основой расследования, последующая корректировка которого осуществляется посредством дальнейшей поисково-познавательной деятельности.

Третья глава диссертационного исследования **«Поисково-познавательная деятельность по установлению обстоятельств преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры»** состоит из четырех параграфов, в которых рассмотрены особенности обнаружения и фиксации следователем обстоятельств криминального характера на первоначальном этапе расследования во взаимодействии с оперативными службами, способы распознавания криминальных инсценировок, использования специальных знаний в расследовании преступлений.

Первый параграф **«Особенности обнаружения и фиксации обстоятельств криминального характера на первоначальном этапе расследования»** выделяет основные моменты поисково-познавательной деятельности следователя.

В параграфе рассмотрены особенности доследственной проверки и первоначального этапа расследования преступлений, совершенных в подвижном составе железнодорожного транспорта, обращено внимание на сотрудников поездных бригад подвижного состава как источников носителей первоначальной криминалистически значимой информации о факте

совершения преступления; даны криминалистические рекомендации следователю по работе с сотрудниками поездных бригад для ситуаций расследования, когда поезд находится на железнодорожной станции.

Автором обоснованы криминалистические рекомендации расследования преступлений против личности и собственности граждан в подвижном составе железнодорожного транспорта для ситуаций расследования: 1) факт преступления установлен, имеется подозреваемый в его совершении; 2) факт преступления установлен, подозреваемый в его совершении не установлен, однако есть основания полагать, что он следует этим же поездом (как вариант – покинул поезд до его прибытия на станцию или на станции). Рекомендации разработаны для следственно-оперативной группы, в состав которой входит эксперт-криминалист.

Также в параграфе выделены особенности технологического процесса и логистики перевозки грузов железнодорожным транспортом. В этой связи определены особенности доследственной проверки и первоначального этапа расследования преступлений (хищений), совершенных на объектах железнодорожного транспорта и грузоперевозящем подвижном железнодорожном составе, разработаны соответствующие криминалистические рекомендации; отмечено особое значение для расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, данных уголовной регистрации, автоматизированных информационных систем, баз данных, данных видеонаблюдения и регистрации.

Во втором параграфе **«Поисково-познавательная деятельность оперативных служб по установлению обстоятельств события преступления и лиц, его совершивших. Проблемы взаимодействия линейных отделов с территориальными органами внутренних дел»** исследованы вопросы криминалистического взаимодействия при расследовании преступлений.

Автором обоснована необходимость и роль поисково-познавательной оперативно-розыскной деятельности в расследовании преступлений против личности и собственности на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры.

В содержании рассматриваемого параграфа отмечается, что в процессе расследования преступлений на указанных объектах наиболее актуальным средством в деятельности оперативных служб является документирование преступных действий как цельный комплекс взаимосвязанных оперативно-

розыскных мероприятий, основанный на: 1) выявлении лиц, которые могут быть свидетелями преступления, и обеспечении возможности использования данных, которыми они располагают; 2) выявлении предметов и документов, которые могут быть доказательствами преступления, и обеспечении возможности их использования в расследовании; 3) фиксации преступных действий подозреваемого в процессе контроля за его поведением.

Главную роль при решении вопросов использования оперативно-розыскных данных как результата поисково-познавательной оперативно-розыскной деятельности играет источник их получения. В диссертации эти источники разделены на группы: 1) информация от граждан (подозреваемые в совершении преступлений; потерпевшие от преступных посягательств, но не обратившиеся в линейный орган внутренних дел; лица, которые могут быть свидетелями по уголовному делу); 2) заключения, акты, справки специалистов и судебных экспертов; 3) материальные объекты, которые в дальнейшем могут служить вещественными доказательствами; 4) документы (акты и т.п.) и протоколы; 5) иные документы.

Поисково-познавательная деятельность оперативных служб по установлению обстоятельств события преступления и лиц, его совершивших, реализуется на этапах досудебного производства. В этой связи рассмотрены особенности указанной деятельности и даны криминалистические рекомендации для стадии возбуждения уголовного дела и предварительного расследования преступления. Отмечено, что на стадии предварительного расследования преступления она связана с двумя направлениями: использованием данных фактического (материальные объекты) характера и реализацией данных информационного характера; дана их характеристика, выделены особенности.

В работе раскрыты особенности взаимодействия оперативных служб и следственных подразделений линейных органов внутренних дел на железнодорожном транспорте, а также их взаимодействие с территориальными подразделениями системы МВД РФ; даны криминалистические рекомендации по повышению эффективности взаимодействия.

Третий параграф **«Криминалистическая характеристика инсценировок и их распознавание посредством поисково-познавательной деятельности»** исследует проблему криминальных инсценировок как способа противодействия расследованию.

С учетом особенностей функционирования железнодорожного транспорта и объектов транспортной инфраструктуры и в соответствии с данными анализа судебно-следственной практики предложена актуальная классификация криминальных инсценировок по месту их совершения; выделены инсценировки с использованием подвижного состава железнодорожного транспорта (пассажирского и товарного), в подвижном составе железнодорожного транспорта (пассажирском и товарном), на объектах транспортной инфраструктуры.

В соответствии с этими видами инсценировок раскрыты механизмы их создания заинтересованными лицами, которые преследуют цель сокрытия истинных обстоятельств преступления от органов расследования.

В параграфе обоснован и предложен способ распознавания криминальной инсценировки – криминалистическая характеристика криминальной инсценировки, служащая в качестве информационной базы для выдвижения типовой следственной версии о событии криминальной инсценировки. В основу структуры данной криминалистической характеристики положены сведения о субъекте и объекте криминальной инсценировки, месте и времени производства действий по инсценировке. Элементы данной структуры раскрыты и объяснены. Отмечается, что они непосредственным и особым образом отображаются в механизме следообразования при том или ином виде инсценировки события преступления (его элементов).

Отмечено, что одним из основных следственных действий, в процессе производства которого происходит установление криминальной инсценировки и выдвижение типовой следственной версии о ее использовании как способа сокрытия преступления, является осмотр места преступления. В этой связи подготовлены криминалистические рекомендации для производства осмотра места преступления, связанного с подвижным составом железнодорожного транспорта (пассажирском и товарном) и объектами транспортной инфраструктуры, где заподозрена криминальная инсценировка, с целью ее распознавания.

В четвертом параграфе **«Использование специальных знаний в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры. Судебные экспертизы как средство расследования»** раскрыты особенности взаимодействия следователя и специалиста в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте.

В параграфе обосновывается значение использования специальных знаний в расследовании преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, в особенности на этапе доследственной проверки и первоначального этапа расследования; рассмотрены актуальные ситуации расследования, в которых участие специалиста наиболее востребовано; обоснована необходимость привлечения бригады специалистов различных профилей для участия в осмотре места преступления, связанного с большой общественной опасностью.

Автором разработан и предложен общий алгоритм деятельности специалиста по обнаружению, фиксации и изъятию следов в процессе проведения осмотра места происшествия.

В работе приведена и содержательно раскрыта классификация основных видов помощи специалиста (любого профиля) следователю в ходе проведения следственных действий в типовых ситуациях расследования преступлений, совершенных на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры: 1) процессуальная; 2) криминалистическая; 3) методическая; 4) справочно-консультативная; 5) техническая помощь.

Актуализированы наиболее востребованные в расследовании преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, судебные экспертизы (судебно-медицинские, трасологические, материалов, веществ и изделий), которые рассмотрены в соответствии с типовой следственно-экспертной ситуацией и типовыми задачами исследования, которые конкретизируются следователем в обстоятельствах текущей ситуации расследования преступления.

В **заключении** диссертации сформулированы основные выводы, предложения и рекомендации для их реализации в научной и практической деятельности, связанной с расследованием преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте и объектах транспортной инфраструктуры, на этапах доследственной проверки и предварительного расследования.

В **приложении** представлены анкеты для изучения уголовных дел об анализируемой категории преступлений с целью формирования эмпирической базы диссертационного исследования.

**Основные положения диссертационного исследования отражены в
следующих научных публикациях автора:**

*В рецензируемых научных журналах, включенных в перечень, утвержденный
Высшей аттестационной комиссией:*

1. Антонов, А.Е. Некоторые аспекты соотношения процесса расследования и поисково-познавательной деятельности следователя / А.Е. Антонов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2016. – № 4. – С. 131–134 (0,4 п.л.)

2. Антонов, А.Е. Источники криминалистически значимой информации, используемые при расследовании преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте / А.Е. Антонов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2017. – № 3. – С. 93–98 (0,6 п.л.)

3. Антонов, А.Е. К вопросу об элементах криминалистической характеристики преступлений, совершаемых в подвижном составе железнодорожного транспорта / А.Е. Антонов // Вестник Дальневосточного юридического института МВД России. – 2018. – № 2 (43). – С. 128–132 (0,6 п.л.)

4. Антонов, А.Е. Поисково-познавательная деятельность оперативных служб, осуществляемая в ходе раскрытия преступления / А.Е. Антонов // Вестник Краснодарского университета МВД России. – 2018. – № 3 (41). – С. 66–70 (0,5 п.л.)

В иных научных журналах и изданиях:

5. Антонов, А.Е. Некоторые аспекты соотношения понятий поисково-познавательной деятельности, информации и криминалистической методики, используемых следователем в процессе расследования / А.Е. Антонов // Актуальные вопросы фундаментальной и прикладной науки: сборник научных трудов Уральского юридического института МВД России. Екатеринбург, 2016 – Вып. 3. – С. 14–18 (0,4 п.л.)

6. Антонов, А.Е. Познание обстоятельств события преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, и действия, направленные на их установление / А.Е. Антонов // «Аубакировские чтения»: сборник научных трудов Международной научно-практической конференции. Республика Казахстан, Алматы, 2016. С. 77–80 (0,4 п.л.)

7. Антонов, А.Е. Криминалистическая характеристика преступлений против собственности, совершаемых на железнодорожном транспорте / А.Е. Антонов // Белгородские криминалистические чтения : сборник научных трудов Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. Белгород, 2017. – С. 256–262 (0,5 п.л.)

8. Антонов, А.Е. К вопросу о криминалистической характеристике грабежей и разбойных нападений, совершаемых на железнодорожном транспорте / А.Е. Антонов // Актуальные вопросы истории, теории и практики юридической науки: материалы международной научно-практической конференции профессорско-преподавательского состава и аспирантов Белгородского университета кооперации, экономики и права. Белгород, 2017. – С. 623–627 (0,3 п.л.)

9. Антонов, А.Е. Криминалистическая характеристика преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте, – категория информационно-познавательного характера / А.Е. Антонов // Общественная безопасность, законность и правопорядок в III тысячелетии: материалы научно-практической конференции Воронежского юридического института МВД России. Воронеж, 2017. № 3–3. с. 240–247 (0,4 п.л.)

10. Антонов, А.Е. Криминалистическая характеристика преступления и версионный анализ как основа поисково-познавательной деятельности / А.Е. Антонов // Проблемы правоохранительной деятельности и образования : сборник научных трудов Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. Белгород, 2018. – № 15. – С. 9–14 (0,4 п.л.)

11. Антонов, А.Е. От следственной версии к истине / А.Е. Антонов // Проблемы правоохранительной деятельности и образования : сборник научных трудов докторантов, адъюнктов и аспирантов Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. Белгород, 2017. – № 14. – С. 3–6 (0,3 п.л.)

12. Антонов, А.Е. К вопросу об обнаружении и фиксации обстоятельств криминального характера при расследовании преступлений на железнодорожном транспорте / А.Е. Антонов // Белгородские криминалистические чтения : сборник научных трудов Белгородского юридического института МВД России имени И.Д. Путилина. Белгород, 2018. – № 4. – С. 400–405 (0,4 п.л.)

13. Антонов, А.Е. Инсценировки на железнодорожном транспорте и их распознавание посредством поисково-познавательной деятельности / А.Е. Антонов // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2018. – № 2. – С. 59–63 (0,5 п.л.)

14. Антонов, А.Е. Ситуационный подход и его роль в расследовании преступлений на железнодорожном транспорте / А.Е. Антонов // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра. – 2018. – № 4 (8). С. 10-16 (0,5 п.л.)

Антонов Алексей Евгеньевич

ПОИСКОВО-ПОЗНАВАТЕЛЬНАЯ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ И ЕЕ
ОСОБЕННОСТИ В СИТУАЦИЯХ РАССЛЕДОВАНИЯ ПРЕСТУПЛЕНИЙ
НА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОМ ТРАНСПОРТЕ И ОБЪЕКТАХ
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ

12.00.12 – Криминалистика; судебно-экспертная деятельность;
оперативно-розыскная деятельность

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Подписано в печать «22» декабря 2018 г.

Печать цифровая. Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс».

Формат 60x84/16. Объем 1,2 усл. печ. л.

тираж 150 экз. Заказ №

отпечатано в типографии Белгородского юридического института МВД
России имени И.Д. Путилина: 308024 г. Белгород, ул. Горького, д. 71