

На правах рукописи

Малыхина Екатерина Анатольевна

**МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ХИЩЕНИЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ
ДЕТАЛЕЙ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

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

А В Т О Р Е Ф Е Р А Т

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Ростов-на-Дону – 2018

Работа выполнена в федеральном государственном казенном образовательном учреждении высшего образования «Восточно-Сибирский институт Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Научный руководитель доктор юридических наук, доцент
Грибунов Олег Павлович

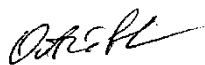
Официальные оппоненты **Гармаев Юрий Петрович,**
доктор юридических наук, профессор; федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Кубанский государственный аграрный университет имени И.Т. Трубилина»; профессор кафедры криминалистики;
Цуканова Олеся Владимировна,
кандидат юридических наук; Главное Управление МВД России по Северо-Кавказскому Федеральному округу; заместитель начальника отдела – начальник отделения взаимодействия с полномочным представителем Президента РФ в Северо-Кавказском федеральном округе
Ведущая организация федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего образования «Белгородский юридический институт Министерства внутренних дел Российской Федерации имени И.Д. Путилина»

Защита состоится 20 сентября 2018 года в 10.00 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 « ____ » июля 2018 года

Ученый секретарь
диссертационного совета



Ольга Владиславовна Айвазова

ВВЕДЕНИЕ

Актуальность выбора темы диссертационного исследования. В современной России одной из приоритетных и актуальных задач является снижение уровня преступности и увеличение роста профилактических мероприятий. Так, президент Российской Федерации В. В. Путин 9 марта 2017 г. на заседании коллегии Министерства внутренних дел Российской Федерации отметил, что прежде всего деятельность ведомства должна быть направлена на обеспечение безопасности граждан и общественного порядка, сокращение количества тяжких и особо тяжких преступлений, а также на координирование работы в части усиления потенциала в раскрытии преступлений, в связи с тем, что на настоящий период времени в стране остается нераскрытой почти половина из всех совершенных противоправных деяний¹.

Вопрос увеличения роста раскрываемости преступлений в России действительно стоит достаточно остро. Подобное обстоятельство в значительной мере касается хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. Анализ статистических данных показал, что за 2013 г. в Российской Федерации подразделениями отделения по борьбе с преступными посягательствами на грузы (далее – ОБППГ) по линии грузовых перевозок поставлено на учет 4969 преступлений, из них нераскрыто 373 хищения, в 2014 г. – 3974 преступления, из них нераскрыто 1159 хищений, в 2015 г. – 3331 преступление, из них нераскрыто 789 хищений, в 2016 г. – 2452 преступления, из них нераскрыто 760 хищений, в 2017 г. – 1979 преступлений, из них нераскрыто 568 преступлений². Сокращение, которое прослеживается в «сухих» статистических данных, с одной стороны, показывает снижение уровня преступности рассматриваемой направленности, с другой – оставляет открытым вопрос о высокой степени латентности данных деяний, в связи с чем очевидно, что достаточное количество преступных событий, вероятно, не было установлено и раскрыто, что в полной мере отражает актуальность вопроса повышения эффективности раскрываемости преступлений сотрудниками

¹ Выступление Президента РФ В. В. Путина на расширенном заседании коллегии МВД России (Москва, 9 марта 2017 г.)// Офиц. сайт Администрации Президента РФ. URL: <http://www.kremlin.ru/news/20624> (дата обращения: 29.03.2017).

² Официальный сайт ФКУ ГИАЦ МВД России [Электронный ресурс]. URL: <http://10.5.0.16/csi/modules> (дата обращения: 31.01.2018).

правоохранительных органов. Кроме того, отметим, что за 2016 г. подразделениями ОБППГ поставлено на учет 97 преступлений по фактам хищения комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта и 886 преступных деяний по фактам хищений цветных металлов с подвижного состава.

Несмотря на масштабы и социальную опасность преступлений, связанных с хищениями комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, напрямую влияющих на транспортную безопасность, на настоящий период времени в научной литературе не уделено должного внимания методике расследования преступлений данного вида, что предопределяет особую необходимость исследования указанной проблематики, ее анализа и полноценного структурирования, позволяющего создать специализированную методику расследования таких хищений. В связи с тем, что в полной мере не раскрыты структура и особенности криминалистической характеристики преступлений, отличительные черты подготовки и проведения некоторых следственных действий, а также специфические признаки версионной работы и планирования, сотрудники органов следствия и дознания, осуществляющие предварительное расследование уголовных дел, возбужденных по фактам хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта, используют лишь малую часть криминалистического потенциала раскрытия преступлений, что в значительной мере отражается на качестве расследования, а также на количестве раскрытых уголовных дел и числе лиц, осужденных за совершение таких противоправных деяний. Действительно, судебная перспектива уголовных дел, связанных с хищениями комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, достаточно нестабильна, низкий процент обвинительных заключений и большое количество «отказных» материалов свидетельствуют о том, что на сегодняшний день остро стоит вопрос качественного решения комплекса типичных проблем, возникающих на стадии возбуждения уголовных дел и предварительного расследования. Более того, результаты интервьюирования сотрудников, осуществляющих раскрытие и расследование хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, показали, что в 78 % случаев респонденты констатируют низкий уровень подготовленности к расследованию преступлений подобного рода, а также отсутствие специфических знаний о предмете преступного посягательства и

недостаточное количество методических и практических рекомендаций по осуществлению расследования.

Степень научной разработанности проблемы. Проблемам раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, посвящено достаточное количество монографических работ и диссертационных исследований. Так, в диссертационных работах И. А. Воронова, В. Г. Красильникова, М. И. Курбатовой, М. А. Меркулова, Е. Ф. Новикова, А. М. Нудельштейна, О. В. Цукановой, Е. Е. Шишова и других авторов рассмотрен ряд вопросов, касающихся методики расследования хищений грузов, краж, грабежей и разбоев, совершаемых в отношении пассажиров на железнодорожном транспорте; исследованы особенности применения специальных знаний при расследовании краж грузов, а также иные аспекты, связанные с расследованием преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта.

Не подвергая сомнению и не умаляя научных выводов и положений, отображенных в подобных работах, полагаем целесообразным отметить, что в данных трудах анализируются многие проблемы, генерируемые процессом формирования частной криминалистической методики расследования указанных преступлений, однако авторами не исследовались особенности хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, не рассматривались и не формулировались проблемы криминалистического научного знания преступлений данного вида. Таким образом, в настоящий момент отсутствуют диссертационные и иные монографические работы, посвященные особенностям расследования указанной группы преступлений.

На основании сказанного будет вполне обоснованным сделать вывод о необходимости поиска, изучения и систематизации эффективных подходов к деятельности по выявлению, раскрытию и расследованию хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, разработке рекомендаций и предложений для совершенствования борьбы с данными преступлениями, что представляет собой актуальную проблему в теоретическом и практическом отношении.

Объектом диссертационного исследования является деятельность правоохранительных органов, направленная на выявление, раскрытие и

расследование хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

Предметом диссертационного исследования являются: закономерности возникновения информации о содержании преступных действий, связанных с хищениями комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, а также основанные на познании этих закономерностей особенности организации и осуществления расследования данного вида преступлений.

Цель диссертационного исследования заключается в разработке частной криминалистической методики расследования преступлений, связанных с хищениями комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, как полноценного комплекса специализированных рекомендаций, направленных на качественную и эффективную деятельность по раскрытию и расследованию указанных противоправных деяний.

Для достижения указанной цели сформулированы основные исследовательские **задачи**:

– изучить правоприменительную практику, научную литературу, раскрывающую правовые, социальные, криминалистические и иные аспекты борьбы с хищениями на объектах железнодорожного транспорта, а также законы, подзаконные и локальные нормативные правовые акты, касающиеся темы исследования;

– уточнить отдельные положения, относящиеся к криминалистической характеристике, раскрыть содержание и практическое значение структурных элементов для выдвижения следственных версий и оптимизации процесса расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, а также установить вероятностные корреляционные связи между ними;

– изучить особенности возбуждения уголовных дел по фактам хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта;

– определить типичные для данной категории дел следственные версии, сформулировать наиболее актуальные следственные ситуации и разработать алгоритм действий следователя для каждой из них;

– исследовать тактические основы взаимодействия следственных органов и оперативных подразделений отделения по борьбе с преступными посягательствами

на грузы при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта;

– выявить особенности производства таких следственных действий, как осмотр места происшествия, обыск и выемка, а также определить специфику производства допросов при расследовании фактов хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта;

– сформулировать криминалистические рекомендации, способствующие повышению эффективности использования специальных знаний при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта;

– разработать иные положения, направленные на формирование частной криминалистической методики расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, а также на повышение эффективности правоохранительной деятельности в сфере раскрытия и расследования преступлений.

Методология и методика исследования. Методологической основой исследования послужил общий диалектический метод научного познания, носящий универсальный характер. В ходе диссертационного исследования также применялись методы логической дедукции, индукции, познавательные методы и приемы наблюдения, сравнения, анализа, обобщения и описания. Кроме того, применялись методы анкетирования, интервьюирования, обобщения судебно-следственной и оперативно-разыскной практики и др.

Теоретическая основа исследования включает научные труды видных отечественных ученых-юристов: Т. В. Аверьяновой, О. В. Айвазовой, О. Я. Баева, Р. С. Белкина, А.А. Белякова, В. И. Брылева, А. В. Варданяна, И. А. Возгина, Т. С. Волчецкой, Ю. П. Гармаева, А. Ю. Головина, О. П. Грибунова, В. В. Денисенко, Л. Я. Драпкина, С. Г. Еремина, И. Э. Звечаровского, Г. Г. Зуйкова, Е. П. Ищенко, Л. М. Карнеевой, Ю. А. Кашубы, Д. В. Ким, П. В. Ключкова, А. С. Князькова, И. М. Комарова, С. И. Коновалова, Ю. Г. Корухова, В. П. Лаврова, Ю. А. Ляхова, Г. М. Меретукова, Н. Е. Мерецкого, А. П. Мясникова, Г. Г. Небрatenko, В. В. Николука, В. А. Образцова, Н. В. Павличенко, Н. И. Порубова, В. Л. Райгородского, Е. Р. Россинской, С. Б. Россинского, С. А. Синенко, Д. А. Степаненко, А. Г. Филиппова, А. А. Чувилева, В. Н. Чулакова,

Ф. Г. Шахкелдова, С. А. Шейфера, М. А. Шматова, С. П. Щербы, Н. П. Яблокова, Н. А. Якубович и др.

Нормативную основу исследования образуют Конституция Российской Федерации, уголовное и уголовно-процессуальное законодательство, иные федеральные законы; акты официального толкования норм, подзаконные нормативные акты, регулирующие отношения в сфере правоприменительной деятельности, направленной на борьбу с хищениями на объектах железнодорожного транспорта. Кроме того, в процессе исследования изучению были подвергнуты локальные нормативные акты, регламентирующие осуществление деятельности по организации железнодорожных грузовых и пассажирских перевозок, выполнение плановых и иных видов ремонтов на вагоне, а также формулирующие основные положения безопасности движения и функционирования жизненного цикла железнодорожного подвижного состава.

Эмпирическую базу диссертационного исследования составляют: данные, полученные в процессе анализа и обобщения материалов 130 уголовных дел о преступлениях, связанных с хищениями комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, предварительное следствие по которым осуществлялось в линейных отделах полиции, расположенных на территории Восточно-Сибирской, Дальневосточной, Забайкальской и Западно-Сибирской железной дороги; результаты интервьюирования 190 следователей (руководителей следственных органов) органов внутренних дел на транспорте, экспертов Экспертно-криминалистического центра на транспорте, оперативных уполномоченных подразделения ОБППГ. Кроме того, эмпирической базой исследования послужила опубликованная следственная и судебная практика, статистические данные, результаты эмпирических обобщений, приведенных другими исследователями.

Научная новизна исследования заключается в разработке частной криминалистической методики расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. Диссертантом представлена уточненная криминалистическая характеристика указанных преступлений, сформулированы положения, направленные на повышение эффективности правоприменительной практики в сфере выявления, раскрытия и расследования преступных деяний заявленной категории. Автором впервые затронута малоизученная проблематика, раскрывающая особенности хищений комплектующих деталей объектов

железнодорожного транспорта, и предложены рекомендации, способствующие повышению эффективности расследования. Авторский вклад отражен положениями, выносимыми на защиту.

Положения, выносимые на защиту:

1. Специфические черты совершения преступлений, связанных с хищениями комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, позволили определить особенности формирования частной криминалистической методики расследования, в частности составной ее части – криминалистической характеристики преступлений, а также предоставили возможность обозначить данное понятие как совокупность сведений о наиболее значимых структурных элементах, таких как предмет преступного посягательства, способ и обстановка совершения хищений, личность преступника, объединенных особыми корреляционными связями, служащими одним из условий для формирования актуальных следственных версий по данной категории уголовных дел.

2. Выделены наиболее значимые комплектующие детали объектов железнодорожного транспорта, выступающие предметом преступного посягательства: колесные пары, боковые рамы, надрессорные балки. Указанные объекты обладают широким спектром функций, имеют высокую материальную ценность, призваны обеспечивать безопасность движения, при этом являются составной частью железнодорожного комплекса ОАО «РЖД», учредителем и единственным акционером которого выступает Российская Федерация, в связи с чем, совершение хищений указанных элементов напрямую несет ущерб для экономики страны и ее безопасности.

3. Определены типичные признаки личности преступников, в качестве которых выступают непосредственные работники железнодорожного комплекса, действующие группой лиц по предварительному сговору. Преступники обладают особыми познаниями в сфере железнодорожного комплекса, специализированными сведениями как о месте совершения преступления, так и о предмете преступного посягательства, то есть в полной мере осведомлены о характере совершаемых действий. При этом лица, имеющие наибольшее количество обязанностей, расширенный доступ к железнодорожным объектам, а также обладающие обширными специальными познаниями, зачастую выступают организаторами, формирующими группы лиц, совершающие противоправные деяния. Мотив

совершения преступлений всегда является корыстным, существуют различия лишь в желании преступника совершать деяния без умысла на осуществление подобных деяний в дальнейшем либо в целях реализации многоэпизодных преступлений.

4. Установлены характерные черты способов совершения хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, которые складываются из особенностей места и обстановки совершения, а также особой специфики непосредственного предмета преступного посягательства. Деяния совершаются с использованием умений и навыков, приобретенных по роду служебной деятельности, и разделяются на следующие группы: хищения комплектующих деталей, сопряженные с изменением маркировочных обозначений; хищения, совершенные посредством подмены деталей; хищения, осуществляемые путем подделки документов; совокупность нескольких способов совершения преступления.

5. Сформулированы типичные следственные ситуации по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, среди которых наиболее актуальны следующие: известно место совершения хищения и способ, посредством которого было совершено деяние, личность преступника не установлена; место совершения деяния, способ, а также личность преступника неизвестны; личность преступника установлена. Проанализирован процесс выдвижения версий, организации и планирования расследования уголовных дел по хищениям комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, а также определен комплекс следственных и оперативно-разыскных мероприятий.

6. Разработаны рекомендации по повышению эффективности организации взаимодействия следователя и сотрудников подразделения ОБППГ при производстве оперативно-разыскных мероприятий и следственных действий в целях раскрытия и расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. Определена значимость создания следственно-оперативных групп, а также необходимость систематического обмена информацией между ее участниками, составления совместных согласованных планов по уголовному делу, устного общения и проведения совместных совещаний. Установлены тактические операции, производство которых благоприятно влияет на процесс раскрытия и расследования преступлений.

7. Представлен комплекс рекомендаций, направленных на повышение результативности проведения обыска и выемки при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. Определена значимость замены выемки на обыск при определенных сложившихся следственных ситуациях, а также обоснована эффективность производства одновременных обысков по делам о хищениях деталей железнодорожного транспорта.

8. Сформулированы рекомендации по оптимизации назначения судебных экспертиз по исследованию маркировочных обозначений на изделиях из металлов, полимерных и иных материалов как средства интенсификации доказательственной базы по уголовным делам, возбужденным по фактам хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. В частности, разработан комплекс вопросов, необходимых для разрешения при производстве экспертиз, а также предложена оптимальная форма использования специальных знаний с учетом выявленных экспертных ошибок и недостатков при производстве данного вида деятельности.

Теоретическая и практическая значимость результатов исследования. Результаты диссертационного исследования содержат новые теоретические положения, способные внести определённый вклад в дальнейшее развитие криминалистической методики, дополняющие при этом научные знания о закономерностях раскрытия и расследования уголовных дел, возбужденных по фактам хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта. Данное обстоятельство определяет возможность использования результатов диссертационного исследования при дальнейшем выполнении теоретических и прикладных работ по смежной или идентичной тематике. Практическая направленность диссертационного исследования, а также представленная совокупность положений и рекомендаций по совершенствованию организации расследования, проведения отдельных следственных действий обуславливают востребованность полученных результатов в правоприменительной деятельности правоохранительных органов в сфере расследования данного вида деяний, а также при проведении аудиторных занятий по криминалистике и смежным спецкурсам в образовательных учреждениях юридического профиля, в системе профессиональной переподготовки и повышения квалификации сотрудников правоохранительных органов.

Апробация результатов исследования. Диссертационное исследование регулярно проходило процедуру обсуждения по месту его выполнения. Основные результаты диссертационного исследования получили освещение в 20 научных статьях, в том числе в 4 научных статьях, изданных в журналах, рекомендованных ВАК Минобрнауки РФ для публикации результатов диссертационных исследований. Автор также апробировала результаты диссертационного исследования, выступая с докладами и сообщениями на научно-практических конференциях всероссийского и международного уровня: «Криминалистика: вчера, сегодня, завтра» (Всероссийская научно-практическая конференция, Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016), «Деятельность правоохранительных органов в современных условиях» (Международная научно-практическая конференция, Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016, 2017 гг.), «Подготовка кадров для силовых структур» (Всероссийская научно-методическая конференция, ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016), «Современность в творчестве начинающего исследователя» (Всероссийская научно-практическая конференция, Иркутск: ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2017), «Актуальные проблемы судебно-экспертной деятельности в уголовном, гражданском, арбитражном процессе и по делам об административных правонарушениях» (Международная научно-практическая конференция, Республика Башкортостан: институт права БашГУ, 2016), «Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики» (Всероссийская научно-практическая конференция, Ростов-на-Дону: РЮИ МВД России, 2016), «Ломоносов-2016» (Международная научная конференция студентов, аспирантов и молодых учёных «Ломоносов-2016», Москва: МГУ им. М.В. Ломоносова) и др. Материалы диссертационного исследования внедрены в учебный процесс Восточно-Сибирского института МВД России, Юридического института Иркутского государственного университета, Уфимского юридического института МВД России, Орловского юридического института МВД России им. В.В. Лукьянова, Санкт-Петербургского университета МВД России, Дальневосточного юридического института МВД России, а также в деятельность Восточно-Сибирского ЛУ МВД России на транспорте, Читинского линейного отдела МВД России на транспорте, Северо-Восточного ЛУ МВД России на транспорте.

Структура исследования. Структура диссертационного исследования, обусловленная ее целью и задачами, предусматривает введение, 3 главы,

объединяющие единой логикой научного познания 10 параграфов, заключение, библиографию, приложения.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, степень ее научной разработанности, объект, предмет, цели и задачи, обозначается научная новизна, теоретическая и практическая значимость диссертационной работы, отмечается методологическая и эмпирическая основы исследования, формулируются положения, выносимые на защиту, с приведением сведений об апробации достигнутых результатов исследования.

Первая глава **«Роль и место криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта в формировании частной методики расследования»** состоит из 4 параграфов и посвящена изучению теоретических и практических вопросов использования знаний о криминалистической характеристике преступлений при раскрытии и расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

В первом параграфе **«Структура и содержание криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта и ее значение для частной методики расследования»** автором акцентировано внимание на том, что криминалистическая характеристика преступлений является неотъемлемой частью методики расследования преступлений отдельных видов. Соискателем сформулирована криминалистическая характеристика хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта как составляющая частной криминалистической методики расследования, включающая наиболее значимые структурные элементы, такие как предмет преступного посягательства, способ и обстановка совершения преступления, а также личность преступника. Установлены корреляционные связи предмета преступления с личностью преступника и обстановкой совершения

противоправных деяний, которые послужили условием для формирования актуальных следственных версий по уголовному делу.

Во втором параграфе первой главы **«Предмет преступного посягательства как элемент криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** исследовано содержание и особенности предмета преступного посягательства. Комплектующие детали объектов железнодорожного транспорта являются главнейшим узлом вагона и состоят из таких элементов, как надрессорные балки, колесные пары, боковые рамы. Данные составляющие ходовой части призваны обеспечивать качественное взаимодействие железнодорожного состава со всем железнодорожным комплексом, указанные элементы обладают широким спектром функций, имеют высокую материальную ценность и призваны обеспечивать безопасность движения. Надежность подвижного состава определяется не только качественным проектированием деталей, но и должным техническим обслуживанием, своевременным и высококачественным ремонтом.

Установлено, что все элементы ходовой части подвижного состава имеют индивидуальные маркировочные обозначения, сопроводительные документы, а сведения о них в обязательном порядке фиксируются в базе Главного вычислительного центра ОАО «РЖД» (ГВЦ ОАО «РЖД»). Соискатель констатирует, что в настоящее время отсутствует автоматизированная система определения качества и безопасности элементов ходовой части железнодорожного состава, установление дефектов производится вручную, что создает благоприятную обстановку для совершения хищений элементов подвижного состава. Исследование особенностей предмета преступного посягательства позволило определить, что эффективность расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта во многом зависит от специфических познаний сотрудников органов, осуществляющих предварительное следствие, от особенностей предмета преступления, знаний технической железнодорожной документации, содержащей сведения об общих условиях эксплуатации подвижного состава.

Третий параграф **«Криминалистически значимые признаки личности преступника при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** посвящен изучению личностных особенностей преступников, совершающих хищения комплектующих деталей подвижного

железнодорожного состава. Автор акцентирует внимание на том, что круг лиц, причастных к совершению преступлений рассматриваемого вида, крайне специфичен. В подавляющем большинстве случаев в качестве преступников выступают непосредственные работники железнодорожного комплекса. Так, субъектами преступлений могут являться: бригадиры, мастера производственного участка по ремонту тележек, производственных участков, начальники по производству вагоноремонтных депо, техники по учету товарно-материальных ценностей, специалисты отделов по ремонту вагонов, специалисты по управлению персоналом, дефектоскописты, слесаря-аппаратчики, инженеры по автоматизации, сварщики и другие.

Преступники, совершающие хищения комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, имеют определенный уровень знаний, особые умения и навыки, квалификацию, а также обладают специализированными познаниями как о месте совершения преступления, так и о предмете преступного посягательства, т. е. в полной мере осведомлены о характере совершаемых действий.

Хищения комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта совершаются группой лиц по предварительному сговору, при этом, как правило, среди участников, совершающих преступления исследуемого вида, всегда есть лица, обладающие управленческими функциями, и лица, которые выполняют второстепенные функции, будучи не осведомленными об истинной (противоправной) цели совершаемых ими действий. Автором определено, что мотив преступления является корыстным, меняется лишь цель совершения деяния в каждом конкретном случае в зависимости от того, к какому итогу стремится преступник, совершающий противоправные действия (а именно: в целях совершения преступления разово, для личного обогащения, либо преступная деятельность поставлена «на поток», в целях долгосрочного получения прибыли за счет совершения противоправных действий систематически).

В четвертом параграфе **«Иные элементы криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** анализируются особенности способов и обстановки совершения хищений рассматриваемого вида. Знания о способах совершения преступления, а также обстановке, в которой оно было совершено,

являются важными условиями при формировании комплекса сведений о преступлении и о лице, его совершившем.

На основании проведенных исследований соискатель определил значимость установления следующих обстоятельств:

- использовалось ли преступником служебное положение;
- применялись ли специальные познания в момент совершения, подготовки и сокрытия следов преступной деятельности;
- производилось ли уничтожение, видоизменение, порча служебной документации, журналов учета и балансовых документов;
- применялись ли технические методы изменения данных в электронных базах учета комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

Диссертантом отмечено, что преступления совершаются с использованием умений и навыков, приобретенных по роду служебной деятельности, что обуславливает качественное планирование, сбыт и реализацию похищенного имущества.

Изучение особенностей способов совершения хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта позволило разделить их на следующие группы:

- хищения комплектующих деталей, сопряженные с изменением маркировочных обозначений;
- хищения, совершенные посредством подмены деталей (путем замены литых деталей, пригодных к эксплуатации, и деталей с минимальным сроком эксплуатации);
- хищения, осуществляемые путем подделки документов (исправления данных о вагоне в электронных базах слежения, подделка сопроводительных документов, данных о комплектации вагона, изменения значений в журналах учета);
- совокупность нескольких способов совершения преступного деяния одновременно.

В исследовании устанавливается, что важным в структуре криминалистической характеристики хищений рассматриваемого вида являются сведения об обстановке совершения преступлений, основной компонент этих сведений – данные о месте совершения хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта, в роли которых зачастую выступают различные

вагоноремонтные цеха, где производились плановые, текущие, деповские и капитальные виды ремонтов вагонов, реже – железнодорожные станции, тупики и перегоны. Выявлено, что благоприятными условиями совершения хищений комплектующих деталей в 89 % случаев являются специальные познания субъектов преступления; низкий уровень защищенности деталей; возможность беспрепятственного, свободного доступа на территорию объектов железной дороги.

Вторая глава **«Особенности расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** включает 3 параграфа.

В первом параграфе **«Особенности возбуждения уголовных дел по фактам хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** рассматриваются наиболее распространенные поводы для возбуждения уголовных дел по фактам хищений деталей железнодорожного транспорта, в роли которых выступают заявления о преступлении и сообщения, полученные из иных источников (рапорты об обнаружении признаков преступления, составленные оперуполномоченными ОБППГ), что говорит о высоком уровне латентности данных деяний.

Определено, что этап проверки сообщения о преступлении характеризуется низким уровнем информативности данных о событии, что обуславливает возбуждение уголовных дел по факту совершенного преступления, а не в отношении конкретного субъекта. Проведенное исследование позволило установить на этапе предварительной проверки сообщения о преступлении высокую значимость изучения технической документации на вагон (технический паспорт, договор между заводом-изготовителем и потребителем о гарантийном сроке эксплуатации, заключение завода-изготовителя о подтверждении производства деталей на заводе; документ, подтверждающий соответствие вагона и его комплектующих деталей требованиям государственного стандарта; журналы учета, в которых регистрируются сведения о прохождении освидетельствования и ремонтов вагонов). По мнению автора, в связи с тем, что факт хищения комплектующих деталей зачастую обнаруживается в местах, где производится ремонт вагонов (стоянки локомотивов или досмотры вагонов), важно осуществлять опрос всех лиц, находящихся в период обнаружения хищения на рабочей смене. В ходе беседы необходимо устанавливать: где, когда и при каких обстоятельствах был приобретен вагон (с указанием сведений о заводе-изготовителе); технические показатели похищенных комплектующих

деталей; сведения о прохождении планового, капитального и иных ремонтов; наличие технической документации, содержащей сведения о похищенных комплектующих деталях (в том числе технический паспорт на вагон); когда начал эксплуатироваться данный вагон, где он находился до момента эксплуатации.

Во втором параграфе **«Следственные версии и планирование расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта в зависимости от складывающихся следственных ситуаций»** автором отмечается, что сложившаяся на определенный момент времени следственная ситуация требует получения и исследования криминалистически значимой информации по делу, которая в последующем будет использоваться для выдвижения следственных версий и определения тактических особенностей планирования.

Диссертантом сформулированы типичные следственные ситуации по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта:

– известно место преступления и способ совершения хищения, личность преступника не установлена (данная ситуация характерна для 20 % случаев изученных уголовных дел);

– место совершения деяния, способ, а также личность преступника не известны (изучение массива уголовных дел позволило определить, что в 72 % случаев к моменту возбуждения уголовного дела характерна указанная ситуация);

– личность преступника установлена (что обнаруживается лишь в 8 % от общего количества уголовных дел).

Для каждой из перечисленных следственных ситуаций свойственны свои типичные следственные версии, при этом по каждому уголовному делу рассматриваемой категории существует необходимость отработки на причастность к совершению преступления работников железнодорожного комплекса (что обусловлено спецификой места совершения деяния и непосредственным предметом преступного посягательства). Так, для того чтобы совершить хищение какой-либо комплектующей детали подвижного состава, необходимы достаточное количество времени, навыки демонтажа и транспортировки объекта, свободный проход к месту нахождения предмета хищения, а также возможность дальнейшей реализации похищенного имущества.

Соискателем определяется, что для любой следственной ситуации в план расследования, помимо частных мероприятий, включаются общие, необходимые к производству по всем уголовным делам рассматриваемого вида хищений:

- допрос в качестве потерпевшего представителя организации ОАО «РЖД»;
- установление и допрос в качестве свидетелей лиц, обнаруживших факт совершения хищения;
- выемка документов на похищенное имущество с подтверждением балансовой принадлежности организации и их наличия на вагоне;
- установление, отработка на причастность и допрос лиц, ранее судимых за аналогичные преступления, а также склонных к совершению преступлений, из числа сотрудников вагоноремонтных депо;
- установление, отработка на причастность и допрос в качестве свидетелей сотрудников организации, которым принадлежит похищенная деталь; отработка пунктов приема металла с целью установления местонахождения похищенного имущества;
- поиск лиц, совершивших преступление, отработка их на причастность к совершенному деянию; установление места совершения преступления, отработка мест стоянок и проведения ремонтов локомотива (вагона).

Третий параграф посвящен взаимодействию следственных подразделений и оперативных сотрудников отделений по борьбе с преступными посягательствами на грузы при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

Исследование позволило сделать вывод о том, что при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта в 92 % от общего количества уголовных дел создаются следственно-оперативные группы, при этом непосредственное взаимодействие в 86 % случаев производится в форме направления и исполнения поручений, в 61 % – путем составления совместных, согласованных планов по уголовному делу, в 43 % – в форме устного общения и обмена информацией, и в наименьшей степени путем проведения совместных совещаний (13 %).

Эффективность взаимодействия, по мнению автора, обусловлена постановкой единых задач, четким распределением функций, знанием требований нормативных правовых актов и иных документов, составлением общих планов следственных

действий и оперативно-разыскных мероприятий, постоянным обменом значимой информацией, проведением совещаний, осуществлением устного контакта, взаимной консультации и помощи. По делам рассматриваемой категории существуют тактические операции, реализация которых позволит благоприятным образом выстроить ход раскрытия и расследования указанных преступных деяний: выявление подделки документов (осуществляемой путем исправления данных о вагоне в электронных базах слежения, методом подделки сопроводительных документов, данных о комплектации вагона, изменения значений в журналах учета); изобличение подделки маркировочных обозначений (их изменений путем перебития заводского номера и нанесения новых символов, замены нескольких цифр в номере, полным/частичным вытравливанием номера без нанесения иных обозначений); выявление и изобличение подмены комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

Третья глава диссертационного исследования **«Тактические особенности производства следственных действий при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** состоит из 3 параграфов.

Первый параграф **«Особенности проведения следственных действий невербального характера при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** посвящен исследованию таких следственных действий, как осмотр места происшествия, обыск и выемка.

Автор отмечает, что производство осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта осуществлялось в 100 % изученных уголовных дел, при этом эффективность осмотра места происшествия во многом зависит от знаний специфики преступлений, совершаемых в сфере железнодорожной инфраструктуры. Обследование вагонов необходимо начинать с изучения внешних признаков, важно обращать внимание на все соединительные узлы, провода, кабели, исследуя их возможные повреждения, а при наличии таковых – детально рассмотреть на предмет «кустарного» способа изменения внешнего вида. При осуществлении осмотра места происшествия необходимо исследовать территорию, где находится интересующий объект, а также изучать справки ГВЦ ОАО «РЖД», которые позволят установить комплектацию вагона, данные о проводимых на вагоне ремонтах, а также маршрут его следования.

Диссертант указывает на высокую значимость производства таких следственных действий, как обыск и выемка. Однако при выборе между двумя следственными действиями необходимо тщательно изучать сложившуюся на определенный момент времени следственную ситуацию. Внезапность обыска, возможность применения целого ряда различных поисковых средств, приемов и способов придает данному следственному действию высокую степень эффективности и продуктивности даже в условиях конфликтности (предотвратить порчу, уничтожение, видоизменение, подделку сведений, хранящихся в железнодорожной документации, возможно, лишь прибегая к тактике производства обысковых мероприятий, что не позволит преступникам заблаговременно подготовиться к производству данного следственного действия и при этом даст возможность осуществления поиска, обнаружения и изъятия вещественных доказательств, необходимых для дальнейшего расследования).

Актуально, на взгляд автора, по делам рассматриваемой категории осуществлять производство одновременных обысков на различных предприятиях, организациях и т. д. (в подавляющем большинстве случаев есть поводы и основания полагать, что в преступном сговоре находятся несколько (две или более) железнодорожных организаций), а также особое внимание уделять таким железнодорожным документам, как: справки ИВЦ по движению деталей (благодаря которым можно отследить начало движения интересующей детали; в случаях обнаружения хищения с применением метода подмены деталей необходимо также отследить их историю); журналы учета ВУ и дефектоскопии; железнодорожные дефектные ведомости; сопроводительные листы; пересылочные акты по имеющимся маркировочным обозначениям.

Во втором параграфе **«Особенности производства допроса при расследовании фактов хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** автор устанавливает, что в роли субъектов допроса зачастую выступают работники железнодорожного комплекса, напрямую или косвенно связанные с цехом, предприятием, депо или другим железнодорожным участком, где был обнаружен факт хищения (следует помнить, что данное обстоятельство накладывает особый отпечаток на личность таких свидетелей, определяет их профессиональную деформацию). В этой связи для качественного понимания полученной в ходе допроса следователем информации необходимо

тщательное планирование и знание специфики работы железнодорожного комплекса.

Особенности и своеобразие структуры железнодорожного комплекса обуславливают значимость такого следственного действия, как допрос специалистов. Зачастую при расследовании недостаточно назначаемых и проводимых в рамках предварительного следствия экспертиз и исследований, таким образом, возникает необходимость в квалифицированной помощи лиц, обладающих специальными познаниями (в качестве специалистов по делам о хищении железнодорожных деталей в основном выступают эксперты линейных управлений МВД России на транспорте, лица, работающие на определенных должностях железнодорожного комплекса).

Третий параграф **«Использование специальных знаний при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта»** посвящен производству судебных экспертиз.

При расследовании рассматриваемой категории уголовных дел наиболее актуальными являются товароведческие и почерковедческие судебные экспертизы, однако особое место в расследовании занимают экспертизы, направленные на исследование маркировочных обозначений на изделиях из металлов, полимерных и иных материалов.

В исследовании отмечается, что товароведческая экспертиза применяется в большинстве случаев для определения рыночной стоимости комплектующих деталей, а также для установления соответствия качества составных элементов тележек вагонов нормативным требованиям. Далее диссертант констатирует, что в 43 % случаев по уголовным делам назначались и проводились почерковедческие судебные экспертизы, целью которых является установление исполнителя рукописного текста, цифровых записей и почерка. При осуществлении предварительного следствия по указанной категории дел следователю постоянно приходится сталкиваться с большим объемом железнодорожной документации, имеющей значение для дела. При этом высокий процент хищений путем подделки документов (исправлений данных о вагоне в электронных базах слежения, подделки сопроводительных документов, данных о комплектации вагона, изменения значений в журналах учета) предопределяет особую значимость производства таких экспертиз. Расчетно-дефектные и дефектные ведомости, журналы различных форм ВУ,

касающиеся производства различных видов ремонтов грузовых вагонов, оборота литых деталей тележек вагонов, а также приемки комплектующих деталей после дефектоскопии, требует тщательного изучения и исследования правоохранными органами, так как существует вероятность подделки подписей в них ответственных лиц, закрепленных должностными инструкциями.

Особое внимание автор уделяет экспертизе по исследованию маркировочных обозначений на изделиях из металлов, полимерных и иных материалов, которая применяется зачастую при исследовании частей автотранспорта, однако в связи с отсутствием иного вида экспертиз для изучения комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта используется и в этой отрасли. Указанное определяет необходимость в повышении эффективности использования инструментальных физико-химических методов, а также внедрения в экспертную практику отдела новых видов судебных экспертиз.

Резюмируется, что для производства эффективного расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта необходим комплексный подход. Так, экспертизы по восстановлению измененных и уничтоженных маркировочных обозначений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта при качественном их проведении позволяют установить первоначальный идентификационный номер похищенной детали, способ совершения хищения, что в свою очередь поможет в поиске преступника, совершившего противозаконное деяние. Однако специфика данных преступлений, отсутствие узкоспециализированной методики расследования, существование проблемы полноценного производства исследований сотрудниками экспертных подразделений ввиду обоснованных причин и обстоятельств на сегодняшний день остро ставит вопрос устранения имеющихся недостатков, решая которые возможно в разы повысить эффективность расследования преступлений.

В **заключении** диссертационного исследования даются выводы и предложения, направленные на повышение эффективности методики расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта.

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. Малыхина, Е.А. Особенности личности преступника при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, Е.А. Малыхина // Известия Тульского государственного университета. Экономические и юридические науки. – 2016. – № 1-2. – С. 138–145. – 0,4/0,2 п. л.

2. Малыхина, Е.А. Особенности проведения экспертизы восстановления измененных и уничтоженных маркировочных обозначений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыхина // Эксперт-криминалист. – 2016. – № 4. – С. 16–18. – 0,3 п. л.

3. Малыхина, Е.А. Способ совершения преступлений как основной структурный элемент криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта / Е.А. Малыхина // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2016. – № 4. – С. 126–130. – 0,4 п. л.

4. Малыхина, Е.А. К вопросу о значимости исследования технической документации на вагон при расследовании хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, Е.А. Малыхина // Проблемы правоохранительной деятельности. – 2017. – № 2. – С. 123–128. – 0,4/0,2 п. л.

В иных научных журналах и изданиях:

5. Малыхина, Е.А. Современные проблемы методики расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, Е.А. Малыхина // Глаголь правосудия. – 2015. – № 2 (10). – С. 50–53. – 0,2/0,1 п. л.

6. Малыхина, Е.А. Некоторые особенности расследования хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, Е. А. Малыхина // Актуальные проблемы права, экономики и управления. – 2016. – № 12. – С. 96–97. – 0,2/0,1 п. л.

7. Малыхина, Е.А. Определение особенностей хищений, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, при изучении дисциплины

«криминалистика» / Е.А. Малыгина // Подготовка кадров для силовых структур : сб. материалов XXI всерос. науч.-метод. конф. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. – Т. 1. – С. 92–95. – 0,3 п. л.

8. Малыгина, Е.А. Специфика проведения исследований маркировочных обозначений при расследовании хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, Е.А. Малыгина // Криминалистика: актуальные вопросы теории и практики : сб. науч. тр. XIII Всерос. науч.-практ. конф. – Ростов н/Д : РЮИ МВД России, 2016. – С. 54–59. – 0,4/0,2 п. л.

9. Малыгина, Е.А. Актуальные вопросы в области проведения экспертиз по исследованию маркировочных обозначений объектов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыгина // Актуальные проблемы судебно-экспертной деятельности в уголовном, гражданском, арбитражном процессе и по делам об административных правонарушениях : сб. материалов 5-й Междунар. науч.-практ. конф. – Республика Башкортостан, Уфа : Ин-т права БашГУ, 2016. – С. 53–57. – 0,2 п. л.

10. Малыгина, Е.А. Использование специальных познаний по делам о хищениях комплектующих деталей железнодорожного транспорта / Е.А. Малыгина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : сб. материалов XXI Междунар. науч.-практ. конф. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. – Т. 1. – С. 365–370. – 0,4 п. л.

11. Малыгина, Е.А. Особенности производства осмотра места происшествия при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыгина // Современность в творчестве талантливой молодежи : сб. науч. тр. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. – Вып. 17. – С. 141–145. – 0,3 п. л.

12. Малыгина, Е.А. Тактические особенности допроса свидетелей по делам о хищениях комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыгина // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сб. науч. тр. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2016. – С. 117–125. – 0,4 п. л.

13. Малыгина, Е.А. О некоторых особенностях предмета преступления при расследовании хищений литых деталей тележек вагонов железнодорожного транспорта / Е. А. Малыгина // Уголовно-процессуальные и криминалистические проблемы борьбы с преступностью : сб. материалов Всерос. науч.-практ. конф. –

Орел : Орловский ЮИ МВД России имени В.В. Лукьянова, 2017. – С. 77 – 81. – 0,3 п. л.

14. Малыхина, Е.А. Предмет преступного посягательства как значимый элемент криминалистической характеристики хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта / Е.А. Малыхина // Деятельность правоохранительных органов в современных условиях : сб. материалов XXII Междунар. науч.-практ. конф. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2017. – Т. 1. – С. 384–388. – 0,4 п. л.

15. Малыхина, Е.А. Некоторые особенности производства осмотра места происшествия по делам о хищениях комплектующих деталей железнодорожного транспорта / О.П. Грибунов, Е.А. Малыхина // Современные проблемы юридической науки и правоприменительной практики : сб. науч. ст., посвящ. 50-летию юрид. ин-та БФУ им. И. Канта. Калининград: БФУ им. И. Канта, 2017. – С. 321–327. – 0,5/0,3 п. л.

16. Малыхина, Е.А. К вопросу о необходимости производства обысковых мероприятий по делам о хищениях деталей ж/д транспорта / Е.А. Малыхина // Современность в творчестве начинающего исследователя : сб. материалов всерос. науч.-практ. конф. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2017. – С. 148–151. – 0,3 п. л.

17. Малыхина, Е.А. Некоторые аспекты построения следственных версий при расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыхина // Актуальные вопросы деятельности линейных подразделений территориальных органов МВД России на транспорте : сб. материалов Междунар. науч.-практ. конф. Выпуск 3. – Белгород : Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 2017. – С. 95–99. – 0,3 п. л.

18. Малыхина, Е.А. Типичные следственные ситуации, складывающиеся при расследовании хищений комплектующих деталей железнодорожного транспорта / Е.А. Малыхина // Оптимизация деятельности органов предварительного следствия и дознания: правовые, управленческие и криминалистические проблемы [Электронный ресурс] : сб. научных статей Междунар. науч.-практ. конф. - М. : Академия управления МВД России, 2017. – 1 электрон. опт. диск (DVD-R); 12 см. - Систем. требования: процессор Intel с частотой не менее 1,3 ГГц; ОЗУ 512 Мб; операц. система семейства Windows; Adobe Reader. ISBN 978-5-906942-36-4. – С. 374 – 377. – 0,3 п. л.

19. Малыгина, Е.А. Некоторые особенности личности преступника по делам о хищениях литых деталей тележек вагонов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыгина // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра: сб. науч. тр. – Иркутск : ФГКОУ ВО ВСИ МВД России, 2017. – № 1 (1) – С. 40–45. – 0,4 п. л.

20. Малыгина, Е.А. К вопросу о расследовании хищений комплектующих деталей объектов железнодорожного транспорта / Е.А. Малыгина // Проблемы современного законодательства России и зарубежных стран : сб. материалов VI Междунар. науч.-практ. конф. – Иркутск : Иркутский институт (филиал) ВГУЮ (РПА Минюста России), 2018. – С. 103-107. – 0,3 п. л.

Малыхина Екатерина Анатольевна

МЕТОДИКА РАССЛЕДОВАНИЯ ХИЩЕНИЙ КОМПЛЕКТУЮЩИХ
ДЕТАЛЕЙ ОБЪЕКТОВ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА

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

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Подписано в печать 02.07.2018.

Печать цифровая. Бумага офсетная. Гарнитура «Таймс».

формат 60x84/16. Объем 1,1 усл. печ. л.

тираж 150 экз. Заказ №

отпечатано в типографии Восточно-Сибирского института
МВД России: 664074 г. Иркутск, ул. Лермонтова, д. 110