

В диссертационный совет  
77.2.001.01, созданный на базе  
ФГКОУ ВО «Московская академия  
Следственного комитета Российской  
Федерации» (125080, г. Москва,  
ул. Врубеля, д. 12)

**Отзыв официального оппонента  
на диссертацию Ильина Николая Николаевича  
«Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России:  
теория и практика», представленную на соискание ученой степени  
доктора юридических наук по специальности  
5.1.4. Уголовно-правовые науки**

В Российской Федерации, как и в других развитых странах, транспорт является одной из крупнейших базовых отраслей хозяйства, важнейшей составной частью производственной и социальной инфраструктуры. Важную роль в социально-экономическом развитии страны играет безопасность транспортной системы.

Безопасность движения является одной из важных социально-экономических и демографических проблем Российской Федерации. Аварийность на различных видах транспорта наносит огромный материальный ущерб и моральный вред как обществу в целом, так и отдельным гражданам.

Проблема безопасности движения в общем контексте обеспечения эффективной защиты жизни и здоровья граждан в настоящее время приобрела особую остроту и, выйдя на передний план, привлекает пристальное внимание не только высшего руководства страны, но и гражданского общества в целом.

Нарушения правил движения и эксплуатации транспортных средств занимают особое место в общей структуре преступности. Важное, а порой определяющее значение в рассмотрении данной проблемы традиционно имеют специальные знания, результаты использования которых порой составляют основу доказательственной базы по уголовным делам этой категории. Однако анализ практики их использования при расследовании транспортных происшествий свидетельствует о наличии ряда нерешенных организационных, правовых, научно-технических и методических проблем, что негативно сказывается на результативности деятельности правоохранительных органов.

Изучение практики, как пишет Н. Н. Ильин в своей диссертации, показывает, что по таким уголовным делам «назначаются судебные транспортные экспертизы, которые фактически являются единственной высоко эффективной формой использования специальных знаний для



установления как отдельных обстоятельств события преступления, так и его реконструкции в целом» (с. 6).

Диссертант совершенно справедливо отмечает, что «лишь в 90-е гг. прошлого века Р. С. Белкин указал на необходимость существования самостоятельного класса судебных экспертиз по исследованию транспорта (правда, назван «класс судебных инженерно-транспортных экспертиз»), однако из всех судебных транспортных экспертиз наиболее развита автотехническая экспертиза, имеющая определённый теоретический и методический материал.

Далее Н. Н. Ильин указывает, что «недостаточная проработанность теоретических и общих методологических вопросов, а также организационная разобщённость судебных транспортных экспертиз являются одними из главных причин отсутствия у этой сферы судебно-экспертной деятельности единой теоретической основы и методической базы. Указанное обстоятельство негативно влияет на работу правоохранительных органов, вынуждая следователей и суд зачастую ставить перед экспертами вопросы юридического характера» (с. 8).

В диссертации также отмечается, что теоретико-методологическая разработка темы неминуемо должна повлечь за собой необходимость введения должностей экспертов по производству судебных транспортных экспертиз на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов (положение 6.2, выносимое на защиту). При этом изменятся подходы к подготовке экспертов для производства транспортных судебных экспертиз в рамках специальности 40.05.03, которые потребуют не только использования имеющегося методического потенциала автотехнической экспертизы, но и разработки аналогичных программ дополнительного профессионального образования применительно к иным видам транспортных экспертиз (положение 6.3, выносимое на защиту).

В связи с тем, что в государственных судебно-экспертных учреждениях не выполняются судебные транспортные экспертизы, диссертантом выделены учреждения, в которых работают соответствующие специалисты, имеющие высшее образование, а также прямое отношение к деятельности в какой-либо транспортной сфере, и имеющие опыт участия в расследовании транспортных происшествий, которые могут привлекаться к расследованию в качестве судебных экспертов (§ 1 главы 3 диссертации). Подводя итог в обосновании актуальности проводимого исследования, автор совершенно точно определяет научную проблему, которая должна быть поставлена и решена в докторской диссертации – противоречие теории и практики: «с одной стороны, неразработанная концепция частной теории судебных транспортных экспертиз не позволяет устранить теоретические проблемы и противоречия, а, с другой, – отсутствие единого подхода в организации назначения и производства судебных транспортных экспертиз приводит к негативным последствиям в следственной и экспертной практике» (с. 8).



Официальный оппонент, несомненно, поддерживает Н. Н. Ильина в выборе направления темы исследования, констатируя ее актуальность, научную перспективность и востребованность со стороны практических работников – не только экспертов, но и следователей, следователей-криминалистов, судей.

Отдельные проблемы, связанные с назначением и производством некоторых родов судебных транспортных экспертиз, а также с использованием специальных знаний при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта, были предметом ряда диссертаций. Эти работы были связаны с общетеоретическими вопросами судебных транспортных экспертиз – в диссертационных работах рассматривались вопросы, связанные с понятием и классификацией судебных экспертиз (выделяются при этом в качестве самостоятельного класса судебных экспертиз инженерно-транспортные экспертизы); теоретическими и практическими вопросами назначения и производства судебных автотранспортных экспертиз – работы посвящены исследованию вопросов, связанных с тактикой назначения и методикой производства автотехнических судебных экспертиз; использованием специальных знаний в области судебных транспортных экспертиз при расследовании отдельных видов транспортных преступлений.

В данном случае обстоятельный анализ диссертаций показал, что исследование Н. Н. Ильина является первой работой уровня докторской диссертации, в которой систематизированы знания в области судебных автотранспортных, воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз. Анализ диссертации позволил сделать вывод о том, что работа Н. Н. Ильина имеет не только теоретический, но и ярко выраженный прикладной характер.

Диссертантом изучена экспертная, следственная и судебная практика назначения, производства, оценки и использования результатов судебных транспортных экспертиз в доказывании. Это позволило также изучить закономерности отображения информации, следов и признаков, возникших в результате совершения транспортных преступлений (происшествий), а также закономерности обнаружения, фиксации, изъятия, исследования и использования результатов их анализа в расследовании. На основе изучения этих закономерностей выстроена система знаний, синтез которых составляет научную основу частной теории судебных транспортных экспертиз.

Можно с уверенностью заключить, что содержание диссертации соответствует заявленной тематике, автор правильно обозначил объект и предмет исследования, обоснованно сформулировал цель и подлежащие разрешению задачи, нашедшие отражение во всех главах и параграфах работы, а также положениях, выносимых на защиту.

Успешность решения поставленных задач обеспечивала и выбранная методология научного исследования. Уровень анализа Н. Н. Ильина неоднозначных точек зрения различных авторов на дискуссионные вопросы, затрагиваемые в работе, характер научной полемики и аргументации



собственной позиции свидетельствует о научной зрелости диссертанта, владении им фундаментальными положениями уголовного права, уголовного процесса, криминалистики и судебной экспертологии, т.е. работа имеет ярко выраженный междисциплинарный характер в соответствии с научной специальностью 5.1.4. Уголовно-правовые науки.

Особо следует отметить, что при написании диссертации использован опыт работы автора в экспертно-криминалистическом подразделении системы МВД России в качестве эксперта и специалиста, а также опыт педагогической работы при реализации программы «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта» на факультете повышения квалификации в Московской академии Следственного комитета, что демонстрирует высокий уровень владения диссертантом знаниями в области судебной экспертологии и криминалистики.

Научная новизна, которая основана на выводах, представляющих результат комплексного изучения теоретических, методических и организационных основ судебных транспортных экспертиз, равно как и теоретическая, и практическая значимость диссертационного исследования Н. Н. Ильина нашли отражение в логично обоснованных положениях, выносимых на защиту.

**Степень обоснованности научных положений, выводов и рекомендаций, сформулированных в диссертации,** обусловлена использованием системного подхода к формулированию выводов с учетом теоретически складывающихся криминалистических, судебно-экспертных, уголовно-правовых и уголовно-процессуальных представлений об основных понятиях и категориях разрабатываемой проблемы, которые подтверждаются эмпирическими данными, полученными в ходе анализа. Теоретические положения, выводы, предложения, рекомендации являются репрезентативными, поскольку основаны на достаточно высоком уровне эмпирического материала, включающего в себя данные официальной статистики, а также результаты собственных исследований. Н. Н. Ильиным приведены сводные данные о проведении судебных транспортных экспертиз каждого рода; статистические показатели осужденных лиц, в отношении которых вынесены вступившие в законную силу обвинительные приговоры по ст.ст. 263-271.1 УК РФ; результаты изучения 199 материалов уголовных дел и 186 приговоров о преступлениях, предусмотренных ст.ст. 238, 263, 264, 266, 267 и 268 УК РФ; результаты изучения 433 заключений эксперта по транспортным экспертизам; результаты анкетирования 174 следователей и следователей-криминалистов следственных управлений на транспорте Следственного комитета Российской Федерации.

Теоретические положения, выводы и рекомендации, разработанные и представленные в диссертации, получили освещение в 72 опубликованных работах общим объемом 68,7 п.л., из них основные результаты исследования изложены в 2-х монографиях, 2-х учебниках (соавторство разделено), 2-х учебных пособиях (в одном соавторство разделено, в другом соавторство не разделено), методических рекомендациях (соавторство не разделено).



Из 65 опубликованных статей – 4 статьи в изданиях, индексируемых в международных базах данных, 32 – в изданиях, включенных в перечень ведущих рецензируемых научных журналов и изданий, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации.

Результаты исследования докладывались на научных конференциях различного уровня. Отдельные положения исследования внедрены в практическую деятельность следственных органов и экспертных учреждений, а также в учебный процесс различных ВУЗов.

Кроме того, подготовленная диссертантом монография «Теоретические основы частной теории транспортных судебных экспертиз» явилась победителем в номинации «Судебно-экспертная деятельность» Международного конкурса «Научная книга», организованного Академией управления МВД России в 2019 году.

**Достоверность и научная обоснованность сформулированных в диссертации выводов, а также их апробация обеспечены:**

1) надлежащей теоретической базой диссертационного исследования, которую составили труды известных ученых в области криминалистики, судебной экспертологии, уголовного права, уголовного процесса. В процессе исследования диссертант опирался на идеи, концепции, подходы теоретического и методологического характера видных ученых в области судебной автотехнической экспертизы. Кроме того, автором были использованы труды ученых по технике и эксплуатации транспорта;

2) верно подобранной методологией исследования;

3) обширной нормативной базой, включающей в себя помимо отечественного законодательства источники международного права;

4) представительной эмпирической базой;

5) надлежащей апробацией полученных результатов.

Таким образом, можно утверждать, что сформулированные в диссертации научные положения, выводы и рекомендации являются апробированными, обоснованными и достоверными, свидетельствуют о личном вкладе автора в проведенное исследование, указывают на самостоятельность его проведения.

Предметное изучение содержания диссертации показало, что Н. Н. Ильиным проведено междисциплинарное исследование по обозначенной проблеме, в результате чего получены значимые результаты. Работа написана надлежащим научным языком, свидетельствует о наличии у диссертанта достаточного опыта научных исследований с анализом статистических и иных данных и практических материалов правоохранительных органов.

**Структура диссертации** логично вытекает из цели и задач исследования; сам текст работы свидетельствует о том, что диссертация обладает внутренним единством.

Научная новизна заключается также в том, что на основе системного анализа автором впервые проведено доктринальное, отвечающее запросам



практики и достигнутому научным сообществом уровню теории, исследование, восполняющее значительный пробел в науке судебной экспертологии и криминалистики.

Представленная диссертация имеет высокую **теоретическую и практическую значимость**. Теоретическая значимость исследования определяется сделанными выводами и рекомендациями, направленными на решение научной проблемы и предложение новых научно обоснованных результатов, имеющих важное значение для борьбы с преступлениями, и определяется разработкой частной теории судебных транспортных экспертиз. Представленные в диссертации выводы и предложения будут способствовать как развитию существующих научных взглядов о данной теории, так и совершенствованию новых ее концептуальных положений.

**Практическая значимость** диссертационного исследования обусловлена предложениями по совершенствованию организации назначения и производства транспортных судебных экспертиз в экспертных учреждениях, формированию и развитию системы методического обеспечения экспертных исследований. Выводы и рекомендации автора могут быть использованы при подготовке экспертов, специализирующихся в области производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз, а также следователей, занимающихся расследованием преступлений, совершенных на объектах транспорта. Полученные результаты, безусловно, могут использоваться в учебном процессе при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Теория судебной экспертизы», «Трасология и трасологическая экспертиза», «Автотехническая экспертиза», «Транспортно-трасологическая экспертиза», «Расследование преступлений, совершенных на объектах транспорта» и «Участие специалиста в процессуальных действиях».

Следует высоко оценить положения, выносимые на защиту, которые характеризуются, бесспорно, научной новизной.

Так, заслуживает внимание концепция частной теории судебных транспортных экспертиз, предмет которой (с. 76-77) составляют закономерности формирования и развития судебных транспортных экспертиз, закономерности исследования объектов рассматриваемого класса на основе специальных знаний в области транспортного машиностроения и связанных с его видами техническими науками, охватывающими систему «транспортное средство» – «лицо, управляющее транспортным средством» – «пути сообщения» – «средства регулирования движения» – «лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта» – «транспортные и природно-климатические условия эксплуатации транспортного средства» (факультативными элементами могут быть «пешеходы» и «пассажиры»).

Н. Н. Ильин совершенно обоснованно объединил все виды транспорта в один класс судебных экспертиз за счет наличия общности характера специальных знаний, служащих источником формирования теоретических,



методических и организационных основ судебных экспертиз, рассматриваемых в совокупности с предметом, объектами и решаемыми задачами; природы изучения объекта, поскольку «транспорт» является многокомпонентным и комплексным понятием; сложности события транспортного происшествия, для установления обстоятельств которого существует единый (с учетом отраслевой (видовой) специфики транспорта) алгоритм собирания и фиксации исходных данных для назначения судебной транспортной экспертизы (с. 71).

Автор неоднократно подчёркивает, при этом, теоретическую обусловленность и практическое значение комплексного подхода при производстве практически любой судебной транспортной экспертизы, а также явную избыточность таких терминов как «инженерная» или «техническая».

В диссертации обстоятельно рассмотрены понятие и классификация судебных транспортных экспертиз (§ 3 главы 1 диссертации). Н. Н. Ильин делает обоснованный вывод о том, что в зависимости от вида транспорта и среды, в которой он задействован, в совокупности с методиками исследования и решаемыми задачами, в класс транспортных судебных экспертиз включаются следующие роды (с. 82): экспертизы объектов автомобильного транспорта (автотранспортные экспертизы), экспертизы объектов внутреннего водного (речного) и морского транспорта (воднотранспортные экспертизы), экспертизы объектов воздушного транспорта (воздушно-транспортные экспертизы), экспертизы объектов рельсового транспорта (железнодорожно-транспортные экспертизы). Довольно интересная и заслуживающая поддержки видовая классификация судебных транспортных экспертиз (с. 85): а) по объектам, б) по решаемым задачам, поскольку даже устоявшийся термин «автотехническая экспертиза» также уточнен автором.

Положительно следует отметить и разделение базовых теоретических понятий судебных транспортных экспертиз: отдельно сформулированы понятия предмета, объекта и задач частной теории, а также судебных транспортных экспертиз с точки зрения практической деятельности. В этой связи интерес вызывает классификация диагностических задач, в которой выделяются: ситуационные, реконструкционные, прогностические, классификационные, нормативно-технические задачи (с.134–135).

Сформулированные в рамках проведенного диссертационного исследования предмет, объекты, задачи и методическое обеспечение судебных транспортных экспертиз справедливо позволяют объединить ранее не связанные между собой судебные экспертизы по исследованию объектов транспорта. Кроме того, автором впервые введен новый раздел криминалистической техники – «криминалистическое исследование транспорта», введено понятие «транспортные следы», которые не ограничиваются следами автотранспортных средств. Данные научные открытия, на наш взгляд, позволили восполнить пробелы в судебной



экспертологии, криминалистики и обеспечить единство теории и практики, что является значимым достижением.

Следует положительно оценить и поддержать предложенный и обоснованный Н. Н. Ильиным вариант подготовки судебных экспертов для производства транспортных судебных экспертиз (с. 211):

– для производства судебных автотранспортных экспертиз – в рамках реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» в высших учебных заведениях или дополнительного профессионального образования (ДПО) на базе специализированных высших учебных заведений или государственных судебно-экспертных учреждений;

– для производства судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз – в рамках реализации дополнительного профессионального образования.

Н. Н. Ильиным указывается, что ключевыми методами исследования при производстве судебных транспортных экспертиз являются общенаучные методы, требующие использования специальной терминологии, закрепленной в различных нормативно-правовых актах в сфере транспорта, применения формул и проведения математических расчетов, а также специальные методы технической диагностики.

Следует согласиться с диссертантом в части упоминания им требования обеспечения единства экспертного восприятия материального объекта исследования и исходных данных, содержащихся в протоколах следственных действий и иных документах и материалах дела (§ 4 главы 2 диссертации).

Мы полностью разделяем мнение диссертанта о том, что решение вопроса о факте нарушения правил движения и эксплуатации транспорта следует рассматривать с позиции уголовного права.

Проведенный в диссертации анализ свидетельствует, что в государственных судебно-экспертных учреждениях не выполняются судебные транспортные экспертизы, кроме автотранспортных (автотехнических), проводимых в экспертных учреждениях системы МВД и Минюста России на федеральном и региональном уровнях. В этой связи интересным с точки зрения практики является предложение автора о необходимости введения должностей экспертов по производству судебных транспортных экспертиз на базе Судебно-экспертного центра Следственного комитета Российской Федерации и его филиалов.

Заслуживает внимания мнение автора, что до момента разработки методики судебной экспертизы с включением в нее апробированных методов исследования при производстве судебных транспортных экспертиз могут применяться, так называемые, эвристические (с. 156). Аргументом служит существующая точка зрения об отсутствии при производстве судебной экспертизы понятия «типовые экспертные методики», которые предполагают применение устоявшихся методов в процессе исследования.

Особую значимость для правоприменительной практики имеет вопрос



использования специальных знаний при собирании исходных данных в ходе производства отдельных следственных действий, в частности, осмотра места происшествия, допроса и следственного эксперимента. На конкретных примерах диссертант раскрывает содержание организации и особенностей производства осмотра места происшествия, который является первоначальным следственным действием по делам о нарушениях правил безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Следует поддержать позицию диссертанта в вопросах связанных с оценкой заключения эксперта по судебной транспортной экспертизе. Используя метод сравнительного анализа, а также основываясь на трудах современных исследователей, автор приходит к выводу, что при отсутствии в настоящее время каких-либо методик по производству судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз эксперты обязаны в своих заключениях указывать применяемые методы исследования. Аргументирует он свое утверждение тем, что при допросе эксперт должен сослаться на конкретную методику, отмечая при этом, что, если методика не является утвержденной государственным судебно-экспертным учреждением, у эксперта следует выяснить ее происхождение.

Интересным с точки зрения практики является вывод о том, что при производстве по уголовному делу при расследовании преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта с помощью транспортных судебных экспертиз можно установить обстоятельства, содержащие информацию об отдельных элементах системы «транспортное средство – лицо, управляющее транспортным средством – пути сообщения – средства регулирования движения – лица, участвующие в обеспечении движения и эксплуатации транспорта – условия эксплуатации транспортного средства».

Таким образом, следует отметить, что Н. Н. Ильиным впервые комплексно рассмотрены теоретические, методические и организационные основы судебных транспортных экспертиз. Результаты диссертационного исследования, выводы и предложения будут способствовать как развитию существующих научных взглядов о классе судебных транспортных экспертиз, а также будут востребованы со стороны практиков. Это подтверждается указанием в диссертации результатов внедрения.

Анализ диссертации позволяет также сделать вывод о наличии достаточно объемной нормативной и эмпирической базы исследования.

Оценивая личный вклад диссертанта в решение научной проблемы, необходимо отметить глубокое знание им предмета исследования, что позволило критически осмыслить различные точки зрения по вопросам, имеющим отношение к проводимому исследованию и изложить собственные суждения по затронутым в работе вопросам.

Обобщая вышеизложенное, можно сделать вывод, что Н.Н. Ильину удалось создать содержательный научный труд, в котором в удачном соотношении представлены взаимосвязанные теоретические и практические



положения и в целом представлена картина современного положения теории и практики судебных транспортных экспертиз в уголовном судопроизводстве России.

В целом хотелось бы подчеркнуть, что изучение содержательной части диссертации свидетельствует о хорошем знании соискателем поднятых в работе проблем. Работа написана хорошим литературным языком и доступна для восприятия, иллюстрирована различными примерами из судебно-следственной и экспертной практики.

Содержание диссертации нашло полное отражение в опубликованных по теме исследования работах. Автореферат соответствует структуре и содержанию диссертации, отражает ее основные положения.

Анализируя диссертационное исследование, следует выразить положительный отзыв, считая диссертацию Н. Н. Ильина завершённой самостоятельной научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований решена научная проблема и изложены новые научно обоснованные решения, имеющие важное значение для борьбы с преступлениями. Результаты диссертации, по мнению официального оппонента, следует использовать в практической деятельности экспертов и органов предварительного расследования, поскольку они способны улучшить их работу.

Вместе с тем, как и в любом исследовании, следует отметить отдельные положения, которые вызывают определенные вопросы и замечания, которые требуют дополнительного разъяснения и обоснования:

1. В ряде публикаций по теме диссертации Н. Н. Ильин использует термин «транспортно-технические судебные экспертизы». Интересно было бы узнать мнение диссертанта о причинах корректировки его научных взглядов.

2. В положении 6.3, выносимом на защиту, указывается, что для производства судебных автотранспортных экспертиз подготовка судебных экспертов может осуществляться в рамках реализации основных профессиональных образовательных программ высшего образования (уровень специалитета) по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» в высших учебных заведениях или дополнительного профессионального образования (ДПО) на базе специализированных высших учебных заведений или государственных судебно-экспертных учреждений. В данном случае диссертанту следует прокомментировать данное положение относительно его согласованности с приказом Минобрнауки России от 31 августа 2020 года № 1136 «Об утверждении федерального государственного образовательного стандарта высшего образования – специалитет по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза».

3. В положении 6.4, выносимом на защиту, указывается, что «судебные транспортные экспертизы имеют преимущественно комиссионный (комплексный) характер. В комиссию экспертов следует включать лицо, обладающее не только специальными знаниями в области конкретного вида транспорта, но и имеющее опыт работы в нем, а также



опыт производства судебных экспертиз при расследовании транспортных происшествий (преступлений) или иным образом участвовавшее в их расследовании».

На с. 239 диссертации диссертант пишет «Наряду с этим, как верно отмечено И. А. Варченко и А. А. Сафоновым, не стоит назначать судебные транспортные экспертизы тем лицам, которые являлись участниками служебного расследования конкретного транспортного происшествия, поскольку они могли быть заинтересованы в исходе дела».

В этой связи диссертанту следует прокомментировать положение, выносимое на защиту и его утверждение в приведенном фрагменте диссертации: не является ли это противоречием?

4. В рассмотренных параграфах, посвященных вопросам собирания исходных данных при производстве отдельных следственных действий, соискатель раскрывает в основном деятельность следователя и специалиста, при этом мало уделяется внимания описанию специфике реализации судебным экспертом своих процессуальных функций не только при проведении судебной транспортной экспертизы, но и иным процессуальным возможностям его деятельности как эксперта в ходе предварительного расследования.

5. Н. Н. Ильин пишет о том, что одной из характерных особенностей производства судебной транспортной экспертизы является обеспечение связи между исходными данными и исследуемым объектом. В данном случае диссертанту следует пояснить: почему эксперт анализирует только сведения, зафиксированные в разных документах, что составляет основу его исследования?

Отмеченные вопросы и замечания носят дискуссионный характер, не снижают ранее выраженной положительной оценки диссертационного исследования, побуждая автора к дальнейшему научному творчеству в избранном направлении.

**Заключение о соответствии диссертации критериям, установленным постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842:**

1. Диссертация «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика» является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненных автором исследований разработаны теоретические положения, совокупность которых можно квалифицировать как научное достижение, имеющее значение для судебной экспертологии и криминалистики. Автором решена научная проблема и изложены новые научно обоснованные решения, имеющие важное значение для борьбы с преступностью.

2. Сформулированные в диссертации научные положения, выводы и рекомендации являются апробированными, обладают высокой степенью научной новизны, высоко обоснованными и достоверными, свидетельствуют о личном вкладе автора в проведенное исследование, указывают на самостоятельность его проведения. Результаты диссертации и выводы



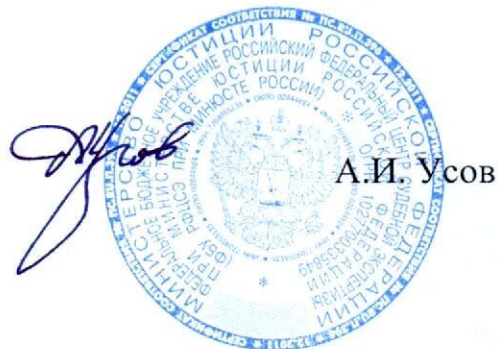
соискателя следует использовать в практической деятельности органов предварительного расследования, поскольку они способны улучшить их работу. Диссертация соответствует положениям абз. 1 п. 9, пп. 10, 11, абз. 1 п. 13, п. 14 раздела II «Критерии, которым должны отвечать диссертации на соискание ученых степеней» постановления Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 года № 842 «О порядке присуждения ученых степеней»

3. Автор исследования – Ильин Николай Николаевич – заслуживает присуждения ученой степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4. Уголовно-правовые науки.

Официальный оппонент:

первый заместитель директора,  
курирующий научно-методическую  
и образовательную деятельность ФБУ  
«Российский федеральный центр  
судебной экспертизы при Министерстве  
юстиции Российской Федерации»,  
заслуженный юрист Российской  
Федерации, доктор юридических наук,  
профессор

«25» октября 2023



Сведения об официальном оппоненте:

Усов Александр Иванович, заслуженный юрист Российской Федерации, доктор юридических наук по специальности 12.00.09. Уголовный процесс; криминалистика и судебная экспертиза; оперативно-розыскная деятельность, профессор, первый заместитель директора, курирующий научно-методическую и образовательную деятельность ФБУ «Российский федеральный центр судебной экспертизы при Министерстве юстиции Российской Федерации» (109028, Москва, Хохловский переулок, д. 13, строение 2); контактный телефон: +7 (925) 082-82-46; адрес электронной почты: a.usov@sudexpert.ru