

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

на диссертацию Ильина Николая Николаевича
«Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика», представленную на соискание учёной степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4 – Уголовно-правовые науки

Диссертант поставил в области права грандиозную цель – создать «**единую частную теорию**» (с. 10). В этом названии есть все необходимые атрибуты цели диссертации докторского уровня: актуально, глобально, гениально и фундаментально. Однако диссертант оставил такую величественную идею на той же 10-й странице диссертации, на которой её записал: словосочетание «единая частная теория» нигде в диссертации не встречается. Ни разу на всех остальных 500 страницах. Фиксируем результат, полученный усилиями диссертанта (а точнее, их полным отсутствием): цель работы не достигнута.

2-я цель появилась на той же с. 10 в разделе «Цель и задачи исследования»: «...разработка теоретических, методических и организационных **основ класса судебных транспортных экспертиз ...**». Из первоначальной цели исчезла вся её глобальность – «единая частная теория».

3-я цель появилась в облике 2-й задачи в разделе «Цель и задачи исследования», с. 11: «разработана концепция частной теории судебной транспортной экспертизы». Диссертант назвал цель задачей. Это ошибка!

4-я цель появилась в разделе «Научная новизна исследования» (с. 15): «впервые на монографическом уровне разработаны **концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз**». Уже не вся теория, а лишь её концептуальные положения. И если «впервые» и на монографическом уровне, то это точно относится не к задаче, а к цели.

5-я цель на с. 17 в качестве положения новизны, выносимого на защиту, явилась в новой формулировке: «2. **Концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии**», и здесь новизной названа уже не вся теория, а только её часть – концепция теории.

6-я цель появилась на с. 27 (4-я строка сверху): «значимость работы ... определяется разработкой **частной теории судебных транспортных экспертиз**». Слово «частная» снова появилось, а слова «экспертология» и «единая» исчезли. Что значит – «определяется»? Кем определяются? Завершение её разработки диссертант не постулирует как свершившийся факт. И это правильно: диссертантом она не разработана. Доказываем.

Посмотрим, в названиях каких глав или параграфов есть ключевые слова этих шести целей.

Номер цели	Краткое название цели	Место цели в диссертации: глава, параграф или страница текста
1.	Диссертант назвал её целью: (с. 10): единая частная теория.	На с. 10 введения, 8-9 строки сверху, « формирование единой частной теории » заявлено как цель диссертации. Это словосочетание не упоминается далее ни разу во всём тексте диссертации, что означает только одно: автор к формированию «единой» теории не приступил.
2.	Диссертант назвал её целью (с. 10): основы класса судебных транспортных экспертиз.	Такое словосочетание во всём тексте диссертации имеется только на с. 10 в виде формулировки цели. Отчёта о её достижении в тексте нет нигде.
3.	Фактически определена нами как цель: концепция частной теории судебной транспортной экспертизы.	Такое словосочетание в названиях параграфов отсутствует.
4.	Фактически определена нами как цель: концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз.	«Концептуальных положений» нет нигде.
5.	Фактически определена нами как цель: концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии.	«Концепции» нет нигде.
6.	Фактически определена нами как цель: частная теория судебных транспортных экспертиз.	Глава 2, но в ней название другое: общие положения частной теории...

Ни одна из 6 целей точно не отражена ни в названиях глав, ни в названиях параграфов. Первые две цели, прямо названные автором целями, не достигнуты, и во всём тексте диссертации нет ни одного упоминания об этих целях, об усилиях по работе над ними и об их достижении. Фиксируем факт постановки 6 целей и отсутствие их достижения.

Приступаем к содержанию работы.

В качестве новизны и положения, выносимого на защиту, диссертант предлагает делить экспертизы транспорта соответственно четырём «родам» транспорта: 1) автомобильного; 2) водного; 3) воздушного; 4) рельсового. Итог его новации: «Приведённая **классификация** отражает сущность судебных транспортных экспертиз...» (с. 19). Созданную «классификацию» он закладывает в основу своей теории, что видно из названия параграфа 3 гл. 1: «... **классификация и основы формирования частной теории**».

Этот список из 4-х позиций не является открытием диссертанта, т.к. на с. 79-80 диссертант пишет: «Р.С. Белкиным судебные инженерно-транспортные экспертизы подразделяются на автотранспортные, воднотранспортные, воздушно-транспортные и железнодорожно-

транспортные экспертизы. Аналогичные классификации приводятся и другими учеными». Итак, в первом предложении сказано, что Р.С. Белкиным они «подразделяются», а во втором предложении вот это: «Аналогичные классификации приводятся и другими учёными». Так диссертант создаёт впечатление, что и Р.С. Белкин считает приведённый список классификацией. Обратимся к курсу криминалистики Р.С. Белкина, чтобы понять, почему диссертант не сделал на него ссылку. Потому что Р.С. Белкин к этому окончанию фразы – «аналогичные классификации» не имеет отношения.

Да, Р.С. Белкин приводит пример неправильной классификации и не указывает на его ошибочность, вот он: «Возможны и иные классификации следов, иногда по смешанным основаниям или производные (более дробные) от приведённых нами. Так, Б.И. Шевченко предложил следующую классификацию следов <...> В этой классификации одновременно используется несколько оснований деления»¹. (Р.С. Белкин, том 1, с. 298).

Почему здесь Р.С. Белкин не пишет, что использовать несколько оснований деления – это ошибка? Потому что он уже написал это десятью страницами выше: «**Классификация – категория логическая.** Научные классификации выступают в форме классификации понятий, а не предметов, вещей <...> **В криминалистической науке мы имеем дело с логическими классификациями,** в практике борьбы с преступностью – с предметными классификациями, точнее – с предметным классифицированием на основе научной или эмпирической классификации. Рассматривая основные черты классификации как средства познания в криминалистике, В.И. Виденин справедливо отмечает, что классификация в данной науке ничем не отличается по своему характеру от классификации объектов других наук, что она имеет своим логическим основанием правила и принципы деления объёма понятия формальной логики, а не принципы и правила криминалистики»². Здесь Р.С. Белкин, присоединяясь к мнению В.И. Виденина, чётко выражает свою научную позицию о примате логики.

Опираясь на ошибочный подход Б.И. Шевченко, возможно, и других авторов, диссертант пошёл против правил логики. Заметим, что Р.С. Белкин предупреждал о такой ошибке: «Иногда классификация орудий преступления подменяется простой группировкой <...> Такая группировка **классификационных функций не выполняет и практической нагрузки не несёт**»³. Именно такую подмену сделал диссертант – привёл группировки (или списки, или простые перечисления объектов) вместо классификации. Эта ошибка обнулила все последующие «открытия» диссертанта.

Диссертант сделал простое перечисление, а значит, случайно зашёл на поле математической науки – комбинаторики, которая работает с такими понятиями как **перечисление**, размещение, перестановка, сочетание и даёт соответствующие формулы для расчётов, но не занимается классификацией.

¹ Курс криминалистики. Белкин Р.С. Учебное пособие для вузов в 3-х томах. 3-е изд., дополненное, 2001. С. 298, http://sudexpertiza.org/upload/iblock/6ed/kurs-kriminalistiki.-v-3_kh-t.t.1_belkin-r.s_2001_-3_e-izd...pdf

² Там же. С. 288.

³ Там же. С. 299.

Обнаружив такой факт, диссертант должен был обратиться к другой науке – логике, к её разделам «деление понятия» и «классификация». Классификация является разновидностью деления понятия, и для неё обязательно выполнение всех правил, сформулированных относительно операции деления понятия. Диссертант не применяет эти правила, поэтому все его дальнейшие операции с созданием классификаций не основаны на науке.

Для доказательства этого приведём правила из учебника логики:

«1. Соразмерность деления: объём делимого понятия должен быть равен сумме объёмов членов деления. Нарушение этого правила ведёт к ошибкам двух видов: а) неполное деление, когда перечисляются не все виды данного родового понятия; б) деление с лишними членами.

2. Деление должно проводиться только по одному основанию.

Это означает, что нельзя брать два или большее число признаков, по которым бы производилось деление. <...> Неправильным является такое деление: «Транспорт делится на наземный, водный, воздушный, транспорт общего пользования, транспорт личного пользования», – ибо допущена ошибка «подмена основания», т.е. деление произведено не по одному основанию. Сначала в качестве основания деления берётся вид среды, в которой осуществляются перевозки, а затем за основание деления берётся назначение транспорта.

3. Члены деления должны исключать друг друга, т.е. не иметь общих элементов, быть соподчинёнными понятиями, объёмы которых не пересекаются»⁴.

Диссертант пошёл против всех этих трёх правил логики:

1) привёл неполное деление, когда перечислил не все виды данного родового понятия – видов транспорта намного больше четырёх;

2) допустил (на с. 82) подмену основания – подобную той, что приводит учебник логики 2011 года, рассматривая типичную ошибку. Если бы диссертант почитал этот учебник, то увидел бы свою т.н. «классификацию», которая приводится в учебнике для демонстрации ошибки деления понятия, и у диссертанта мы видим подобную ошибку, но он считает, что его ошибка это: 1) классификация; 2) научное открытие; 3) новизна; 4) основа его новой теории. Одну ошибку он превращает в четыре «достижения». Сложность темы экспертиз не отменяет законы логики, которые универсальны, и об этом написал Р.С. Белкин в своём *Курсе криминалистики* на с. 288.

3) члены деления (у диссертанта это 1) автомобильный и 4) рельсовый транспорт) являются наземными видами транспорта, а это общий элемент.

Те же правила можно найти и в учебнике логики 1917 года: «Деление должно иметь одно основание»⁵. Использование нескольких оснований

⁴ Гетманова А.Д. Учебник логики. Со сборником задач: учебник / А.Д. Гетманова. 8-изд., перераб. М.: КНОРУС, 2011. С. 55.

⁵ Челпанов Г. Учебник логики (для гимназий и самообразования). Элементарный курс философии. Ч. 2-я. / Логика. Проф. Г. Челпанов / 9-е издание. Учёным Комитетом Министерства Народного Просвещения удостоен Премии Императора Петра Великого. Издание Т-ва «В.В. Думновых-насл. Бр. Салаевых», Москва, Б. Лубянка, 15/17. Петроград, б. Конюшенная, д. № 1. 1917 г. С. 26.

деления приводит к переименованию объёмов понятий. Однако диссертант определяет в п. 2.4 (с. 19) сразу четыре основания: «2.4. На основе видов транспорта, среды, в которой они задействованы, нормативных правовых актов и документов, регулирующих движение и эксплуатацию транспортных средств и функционирование объектов транспортной инфраструктуры разработана научная классификация судебных транспортных экспертиз» (с. 19). Вот эти четыре основания: 1) вид транспорта; 2) среда; 3) нормативные правовые акты; 4) документы. Заметим, что все 4 основания в принципе нельзя применить одновременно, и они здесь не применены.

Нарушение правил логики привело к результату – классификации нет, есть произвольный список. На ошибочном утверждении диссертант строит свою «теорию» и последующие «классификации» (с. 76, 79, 83-93), которые тоже ошибочные. Диссертант это понял и на с. 93 утверждает: «Вместе с тем рассмотренная классификация экспертиз не является бесспорной, она нуждается в уточнении и дальнейшей разработке». Однако нельзя уточнить и доработать идею, нарушающую правила логики. Это базовая идея диссертанта, на ней он строит последующие классификации (с. 83-93) и завершает § 3 главы 1, посвящённый классификации, последней строкой, в которой выражает уверенность в том, что кто-то вместо него должен уточнять и разрабатывать его классификацию! Это второй пример обращения диссертантом со своей идеей – он оставляет её в «недоработанном» состоянии. Кто же доработает идею, на которой основана вся его теория и диссертация?

После перечисления 4-х родов диссертант пишет: «Приведённая классификация отражает сущность судебных транспортных экспертиз как класса в целом» (с. 19). Не отражает. Почему взяты только 4 вида транспорта и соответствующих им экспертиз? Это логическая ошибка неполного деления. Если диссертант взялся именно за классификации, надо было привести все виды. А если была задача составить произвольный список, то это его право, тогда его так и надо назвать: список диссертанта Н.Н. Ильина № 1, № 91. Если он взялся за классификацию в рамках науки, которая называется логика, нужно следовать её правилам и не менять значение принятых там терминов.

Диссертант цитирует Ю.Б. Суворова (с. 84), который считает, что в класс инженерно-судебных транспортных экспертиз входят воздушно-транспортные, водно-транспортные, железнодорожно-транспортные и дорожно-транспортные экспертизы. Значит, ещё и Ю.Б. Суворов привёл те же виды экспертиз раньше диссертанта. Диссертант пишет: «С данной классификацией в целом стоит согласиться». Нельзя согласиться, потому что это не классификация. Прибавление к виду транспорта слов «экспертизы объектов» не образует новое знание, повторяет ошибку в делении понятия, и это ошибка, независимо от того, кто её сделал и каков его научный статус, ибо никакие научные регалии ещё никому не позволили отменить правила логики со времён Аристотеля. Не нравятся правила логики – не применяйте их, но тогда не надо называть произвольные списки классификациями, такая деятельность лежит за пределами науки.

На с. 79 диссертант пишет, что «одной из задач нашего исследования явилась научная разработка классификации судебных транспортных экспертиз», но по правилам логики это не классификация. В разделе «Научная новизна...» (с. 19, п. 2.4.) свою ошибку – «научную классификацию...» диссертант представляет как новизну. После признания диссертанта на с. 93 о том, что его «классификация не является бесспорной», использовать в последующих главах идеи, в которые и сам диссертант не верит, – это не есть научный подход. На защиту выносят то, что доказано средствами науки, а не сомнения с пожеланием их кому-то устранить. Мы устраняем сомнения диссертанта: наука не применена, поэтому нет и классификации, нет новизны.

Диссертант цитирует других авторов об основаниях классификации, например, сноска 237 на с. 127. Отсюда он мог бы знать, что классификация должна проводиться по одному основанию, но сам он это правило на с. 82 не применяет. Он пытается классифицировать по нескольким основаниям. Откуда такая тяга к ошибочному подходу? О таком подходе упоминает Р.С. Белкин: «Возможны и иные классификации следов – иногда по смешанным основаниям или производные – (более дробные) от приведённых нами»⁶. Но эту мысль не нужно вырывать из контекста. Для работы в этой совершенно не изученной юристами области диссертант мог бы обратиться к разделу **математики**, который называется **нечёткая логика**, предметом которой является исследование рассуждений в условиях нечёткости, размытости, сходных с рассуждениями в обычном смысле, и она применяется в экспертных системах. «Более дробные» – можно предположить в качестве гипотезы поискать научные основания такого подхода на основе нового раздела математики, который разработал Бенуа Мандельброт – **фрактальная геометрия**⁷, в которой были описаны объекты (фракталы), которые могут иметь не целую, а дробную размерность. Возможно, что на стыке этих сфер могли быть найдены новые решения проблем классификации, но в диссертации таких подходов нет, потому что исследования такого рода юристами требует наличия у них математического образования. Но и на полях математики гарантий успеха нет. Пока же нарушение правил более древней науки – логики Аристотеля – гарантированно привело к ошибке и несостоятельности авторской теории.

Рассмотрим определение, которое диссертант закладывает в основу своей частной теории (гл. 2): «Родовой объект судебных транспортных экспертиз – определённая категория технических устройств, относящихся к транспортным средствам, путям сообщения, объектам транспортной инфраструктуры, объединённых общностью свойств о фактах, составляющих содержание расследуемого события транспортного происшествия, исследуемых на основе применения специальных знаний в определённой области транспортного машиностроения и связанных с каждым из них

⁶ Белкин Р.С. Курс криминалистики. Учебное пособие для вузов в 3-х томах. 3-е изд., дополненное, 2001. С. 298.

⁷ См.: Mandelbrot, Benoit B. (1982) The fractal geometry of nature / Benoit B. Mandelbrot. San Francisco: W.H. Freeman. 460 p.

различными техническими науками в рамках отдельного рода судебной транспортной экспертизы» (с. 108).

Здесь слово «категория» оказалось ни к чему не привязано в дальнейшем тексте, а поскольку слово это ключевое, то и определения в итоге нет. Категория технических устройств – это что? Как может «*категория технических устройств*» быть объединённой какой-то общностью *свойств* о фактах? Что это значит? «В определённой области» – в какой, кто её определил? Если под областью понимать кроме транспортного машиностроения ещё **авиационное** (автор знает о нём и упоминает его на с. 98) и космическое машиностроение, тогда почему в определении упомянуты только пути сообщения? По путям сообщения самолеты и спутники не летают! А как быть, если ещё есть лифтовой, эскалаторный⁸, гужевой⁹, трубопроводный, конвейерный¹⁰ транспорт – делать под каждый из них новое определение, учитывая в нём особенности этих видов транспорта в виде количества этажей, ступенек, лошадиных копыт, длины трубопровода, ширины конвейера? «Определённая категория» – каким методом, кем и на каком основании определённая? Пока видно, что она является никак не определённой. Такое определение неприменимо ни в теории, ни в практике.

Иные объекты (п. 5, с. 112), к которым автор относит фотоизображения, информацию и прочие – отсутствуют в определении. Оно и не работает, т.к. не охватывает даже те реалии, которые перечислил автор, а ведь кроме 4-х видов транспорта, избранных автором, есть и другие, которые в определение не помещаются никак; автор показал, что там нет фото и нет информации.

Диссертант формулирует на с. 99 определение предмета судебных транспортных экспертиз. Правила формулирования определений есть в любом учебнике логики, и они таковы: определение должно быть чётким, ясным, соразмерным¹¹. Кроме того, необходимо: отсутствие избыточных слов; отсутствие слов, имеющих общий корень со словом, обозначающим определяемое понятие. Диссертант нарушил все правила. Сноска 172 на с. 99 показывает, что часть определения на с. 99-103 – это не авторский текст, причём, после значка сноски 172 нельзя понять, где кончается авторский текст и начинается текст из источника, указанного в сноске 172. Применять определение объёмом в 5 страниц текста можно только, зная его наизусть. Сам диссертант его наизусть не знает, и в тексте нигде не применяет, ибо нельзя применить 5-ти страничное определение, построенное с нарушением правил

⁸ См.: Федеральный закон от 30.12.2009 № 384-ФЗ (ред. от 02.07.2013) «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» // СПС КонсультантПлюс.

⁹ См.: Приказ Минсельхоза России № 693, Минтранса России № 354 от 21.10.2021 «Об утверждении норм естественной убыли зерна, продуктов его переработки и семян различных культур при перевозках различными видами транспорта и норм естественной убыли шрота масличных культур при перевозках автомобильным транспортом» // СПС КонсультантПлюс.

¹⁰ См.: Приказ Ростехнадзора от 08.12.2020 № 507 (ред. от 23.06.2022) «Об утверждении Федеральных норм и правил в области промышленной безопасности «Правила безопасности в угольных шахтах» // СПС КонсультантПлюс.

¹¹ Гетманова А.Д. Указ. соч. С. 41-51.

логики. Никто такое определение учить и применять не будет. Диссертант должен был знать правила формулирования определений и применять их.

Названии темы. Оно предельно широкое – «транспортные экспертизы», но в тексте речь идёт только о 4-х видах транспорта и соответствующих им видах экспертиз, и выбор этих видов никак не обоснован. Это означает, что название темы не точное, и в нём нужно было указать, что речь идёт лишь о 4-х видах транспорта и экспертиз. Почему это не сделано? Видимо, *единая теория* автора должна была включать все виды транспорта, но их список не приведён диссертантом для такого глобального исследования. Диссертант об этом пишет на с. 5: «Вопросы, связанные с обеспечением безопасности движения **других видов транспортных средств**, также требуют серьёзного внимания». **Другим видам транспортных средств** диссертант никакого внимания не уделил, и это третий пример того, как диссертант немедленно, без разработки бросает свою идею после её формулирования, а ведь он пишет о других видах, кроме железнодорожного, воздушного, водного, перечисляемых им здесь же, на с. 5, а значит, понимает, что они должны быть. Далее диссертант пишет только о трёх видах: «до настоящего времени не были изучены вопросы теории и практики судебных воднотранспортных, воздушно-транспортных и железнодорожно-транспортных экспертиз» (с. 10), а в дальнейшем тексте он рассматривает ещё автотранспортные средства, и в итоге рассматривает четыре вида. Другие виды диссертант оставляет изучать другим исследователям. Рассмотрим их для понимания сути диссертации.

Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» упоминает **транспортные средства городского наземного электрического транспорта** (п.п. «ж», п. 11 ст. 1). Почему это вид не стал 5-м элементом «классификации» автора, хотя автор упоминает его в тексте много раз? Рамки исследования не определены изначально, и это методологическая ошибка: определяемая названием темы сфера исследования не совпадает с реальной сферой исследования. Получился произвольный выбор. Обоснование выбора только 4-х видов транспорта (если бы оно вообще было сделано диссертантом) с опорой только на Федеральный закон № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» является неправильным, потому что подзаконные нормативные правовые акты содержат упоминания о многих других видах транспорта. Так, космический и трубопроводный транспорт упоминается в приказе Минтранса России от 17.06.2020 № 207¹². В Федеральном законе от 30.12.2009 № 384-ФЗ – лифты и эскалаторы¹³. Гужевого транспорт: «4. Нарушение правил проезда гужевым транспортом...»¹⁴ (п. 4 ст. 11.1. КоАП РФ «Действия, угрожающие безопасности движения на железнодорожном транспорте и метрополитене»). Трубопроводный

¹² См.: Приказ Минтранса России от 17.06.2020 № 207 «Об утверждении методики проведения статистической оценки уровня технологического развития транспортного комплекса Российской Федерации» // СПС КонсультантПлюс.

¹³ См.: Федеральный закон от 30.12.2009 № 384-ФЗ (ред. от 02.07.2013) «Технический регламент о безопасности зданий и сооружений» // СПС КонсультантПлюс.

¹⁴ «Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях» от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 19.10.2023) // СПС КонсультантПлюс.

транспорт: «II.4 Объекты трубопроводного транспорта и инженерной инфраструктуры»¹⁵. Вьючный транспорт: «При выполнении работ с использованием вьючного транспорта в каждой бригаде, имеющей 4-5 лошадей или верблюдов, должен быть один конюх или один погонщик»¹⁶.

По каким критериям диссертант исключил из рассмотрения все виды транспорта, кроме 4-х? Не нравятся лошади и погонщики верблюдов, потому что не солидно звучат в докторской или мало перевозят грузов? Тогда почему нет ни слова о трубопроводном и конвейерном транспорте, которым в мире перевозится основная по весу, объёму и стоимости масса грузов и товаров? Ущерб от подрыва труб «Северных потоков» (≈\$25 млрд¹⁷) – в разы больше годового ущерба по всем ДТП России (≈\$9 млрд¹⁸). Заметим, что все перечисленные нами виды транспорта, включая те, что звучат для городского жителя весьма экзотически, есть в законодательстве. Поэтому независимо от личных предпочтений диссертанта к каким-то видам транспорта они должны были занять своё место в работе или вынесены за её рамки, но на основании какого-то научного критерия. Критерий диссертанта такой: что хочу, то и включаю в исследование без всяких обоснований. Это безусловное право диссертанта, но в таком случае это какой-то другой жанр, но не научный.

Любая причина сужения сферы исследования до 4-х видов транспорта не позволяет создать единую теорию, но диссертант этого не понимает, ибо он пишет: «При анализе **всех видов** транспортных происшествий невозможно обойтись без выявления причин и условий, их вызывающих» (с. 98). «**Всех видов**» – это остатки воспоминаний диссертанта о брошенной им идеи единой теории, но даже если бы он приступил к её разработке, то сложно представить, какие определения объектов пришлось бы ему сочинять с учётом наличия в полном списке всех видов транспорта, таких как космические корабли, несущие на борту пассажиров и киноактрис, трубы, верблюды, фуникулеры¹⁹, эскалаторы, элеваторы, дирижабли и т.д. Однако, даже выбрав всего 4 вида транспорта, диссертант не смог дать ключевое определение для своей теории.

Раздел научная новизна (с. 16). Пункт 1: «Уголовно-правовое и криминалистическое обоснование необходимости создания объединённого класса судебных транспортных экспертиз...». Отсюда не ясно, какое отношение к этому имеет диссертант – это он сделал «обоснование» или кто-то другой? В п. 1 есть две фразы: «общность характера специальных знаний», «природа изучения объекта» (с. 16), которые не имеют смысла. В п.п. 1.1.

¹⁵ См.: Постановление Правительства РФ от 30.06.2021 № 1096 (ред. от 26.02.2022) «О федеральном государственном экологическом контроле (надзоре)» // СПС КонсультантПлюс.

¹⁶ См.: «Единые нормы выработки (времени) на геодезические и топографические работы. Часть I. Полевые работы» (введены Приказом Роскартографии от 10.06.2002 № 78-пр) // СПС КонсультантПлюс.

¹⁷ Подсчитан примерный ущерб от теракта на «Северных потоках», <https://topcor.ru/32233-oceneni-primernyj-uscherb-ot-terakta-na-severnyh-potokah.html>

¹⁸ Оценка социально-экономического ущерба от ДТП в России: методологические вопросы в контексте зарубежных исследований. Высшая школа экономики, Москва, 2015, https://lcsr.hse.ru/data/2016/02/16/1139248711/%D0%93%D0%98%D0%91%D0%94%D0%94_17.12.2015.pdf?yclid=loxzm5l3qt321977712

¹⁹ См.: Приказ Минтранса России от 29.12.2018 № 485 «Об утверждении Типовых правил пользования фуникулером транспортным (наземной канатной дорогой транспортной)» // СПС КонсультантПлюс.

диссертант пишет: «Роль самостоятельного класса судебных транспортных экспертиз в установлении предмета преступления ... отдельных признаков объективной стороны состава преступления» (с. 16). И какова же эта роль: положительная, отрицательная, что думает об этом диссертант? Не ясно. Как может *класс* устанавливать предмет преступления (п.п. 1.1., с. 16)? Эта фраза показывает отсутствие здравого смысла: устанавливать предмет преступления, признаки объективной стороны состава преступления, и тем более (п. «б»)), причинную связь может только человек, но не класс судебных транспортных экспертиз. Возможно, что классификация, если она есть (а мы доказали, что её нет), могла бы в этом помочь, как и иные средства и методы, но делает-то всё человек, а не какой-то класс. И вот это представлено как докторский уровень и новизна в первом пункте раздела новизны.

То, что написал диссертант в п.п. 1.2. (с. 17), выдаётся за достижение докторского уровня, однако анализу не поддаётся, поскольку этот текст не имеет смысла: «... *дефиниция ... следов – это материальные изменения окружающей обстановки...*». Слова «пути сообщения» в дефиниции порождают вопрос, почему внутри общего определения автор сделал переход к предельно узкому пониманию и особому выделению только рельсового транспорта? Частное уравнино с общим! Почему нет такого же акцента на воздушный, водный и другие виды, чем они хуже? Опять под каждый вид транспорта надо давать новую дефиницию? Фиксируем факт – определение для всех видов транспорта не работает. И тогда это не наука. В § 2 главы 2 «Криминалистическое исследование транспорта как новый раздел криминалистической техники» диссертант пишет, что «стоит предложить классификацию следов». Не стоит: он снова делает её без опоры на правила логики и совершает те же ошибки. Нет здесь классификации (с. 62).

Диссертант пишет, что может быть выделено «учение», посвящённое изучению транспорта как комплексному понятию, «и в данном криминалистическом учении использование специальных знаний в области транспорта должно занять достойное место» (с. 64). Кто создаст это учение? Что такое в науке «достойное место»? А если учение займёт не совсем достойное место? Кто его будет на это место ставить? Далее диссертант пишет, что содержание учения должно включать: «*основы..., механизм..., систему..., закономерности*» (с. 64-65) и т.д., и на этом диссертант всё завершает. Но где же само учение? Его нет! Это уже четвёртый пример того, как диссертант провозглашает и тут же бросает свою идею и её дальнейшую разработку. Раздел криминалистической техники диссертант не создал: в § 2 есть цитаты, чужие мысли и лишь намерение создать новый раздел криминалистической техники. Собственных идей диссертанта на эту тему нет. Новизны нет совсем.

Предмет судебных транспортных экспертиз, п. 3.1., с. 20. Определение не охватывает даже те 4 вида транспорта, которые исследует диссертант: слова «пути сообщения» сводят определение к рельсовому транспорту, нет привязки к транспорту водному, воздушному, космическому и др. Значит, нужно делать разные определения предмета для разных видов транспорта. Это не наука.

В содержании п.п. 3.2. и 3.3. (с. 20) тоже нет никакой новизны. Всё описанное в них давно известно. Так, в § 2 главы 2 «Задачи судебных транспортных экспертиз» (с. 121) диссертант рассматривает задачи и их названия, которые давно сформулированы, даёт примеры классификации задач иных авторов, в конце параграфа он перечисляет их, но не указывает, какие новые задачи он решил, что нового он привнёс в науку этим параграфом. С позиций новизны – ничего, а ведь этот параграф заявлен как описывающий часть положений частной теории судебных транспортных экспертиз. Цитирование чужих идей, классификаций, списков или групп задач не привело к формированию теории. Диссертант пишет, что «выделил» группы задач на с. 134-135, но «выделение» – это не научный метод, он не создаёт новизну, не решает задачи, все эти задачи давно известны, и никакое их выделение или перечисление к новым открытиям не приводит. Завершает диссертант следующим: «приведённый перечень экспертных задач может быть дополнен и усовершенствован» (с. 135). И кому это адресовано? Пятый пример того, как диссертант провозглашает и бросает свою идею и её дальнейшую разработку.

В § 3 главы 2 «Методология судебных транспортных экспертиз» (с. 135) диссертант пишет об использовании им заявленных во введении методов (с. 137) и предлагает «разработать систему методов для рассматриваемого класса судебных экспертиз, включив их в соответствующие методики». Кто их будет создавать? Диссертант уже в шестой раз предлагает реализовать идею кому-то другому. Защищать свои идеи должен диссертант, а не кто-то другой.

Далее диссертант пишет, что общенаучные методы являются универсальными (это его открытие докторского уровня?), описывает действие методов по чужим работам, включая метод моделирования, математические методы, кибернетический метод. Все эти методы известны. Перечисление, описание и «выделение» диссертантом известных методов (с. 160-161) не создаёт новых знаний. Диссертант пишет, что нужно выделять метод диалектики, общенаучные и частные методы (с. 161). Для чего их выделять? Все эти методы во все времена работали и без всякого их выделения! Обилие цитат не привело к решению проблем. Нужно было показать, как методы привели к новому знанию, но именно этот научный процесс здесь отсутствует.

В § 4 «Процесс экспертного исследования и его стадии при производстве судебных транспортных экспертиз» (с. 161) диссертант опять приводит чужие идеи, примеры, описывает действия эксперта, ссылаясь на известные методические рекомендации, описывает конкретные случаи экспертиз (с. 181). В итоге диссертант предложил «авторскую классификацию экспертных выводов в зависимости от установления каких-либо фактов и событий транспортного происшествия» (с. 186-187). Снова нарушая правила логики, диссертант пытается создать классификацию выводов по двум основаниям: «в зависимости от установления каких-либо фактов и событий». После этого диссертант пишет: «Думается, что разработанная нами классификация выводов **по новому основанию** даёт представление о возможностях судебных транспортных экспертиз по результатам проведённого исследования, находясь

во взаимосвязи с экспертными задачами» (с. 187). По основанию? Диссертант забыл, что страницей выше он применяет 2 основания: 1) факты и 2) события. Однако в списке диссертанта (с. 186-187) оснований видно даже больше двух.

Кроме того, процитированное нами предложение является нелогичным: как может только что сочинённая автором «классификация выводов», которая не является научной, находиться **во взаимосвязи** с давно существующими экспертными задачами? Кроме того: «думается», «даёт представление» – это не есть характеристика решённых задач.

Относительно своей «классификации» диссертант пишет: «По нашему мнению, нельзя не отметить теоретической и практической значимости приведённой классификации судебных транспортных экспертиз» (с. 92, гл. 2). Никакой значимости она не имеет, потому что это вообще не классификация.

Итог анализа главы 2-й, претендующей на создание частной теории судебных транспортных экспертиз: в ней есть набор цитат, примеров, ссылок на методики экспертиз, пожеланий, чужих мыслей и т.п., а заявленной теории нет. Нарушение правил логики при формулировании определений и попытки назвать классификацией списки объектов, не привели к созданию новых знаний и теории. Решения задачи, требуемой п. 9 «Положения о присуждении учёных степеней» в главе 2 нет.

Рассмотрим позицию «Научная новизна диссертации нашла отражение **в основных положениях, выносимых на защиту**», раздел 4. *Методология и экспертные технологии судебных транспортных экспертиз.*

В п. 4.1 диссертант перечисляет: «4.1. Основными методами исследования при производстве судебных транспортных экспертиз являются общенаучные методы (логические, чувственно-рациональные, математические, методы информационно-компьютерных технологий, эвристические), <...> Особое место при производстве исследования занимает моделирование» (с. 21). Все эти методы давно известны, включая метод моделирования. Нет новизны и в подпунктах раздела: 4.1., 4.2., 4.2.1 (анализ), 4.2.2. (сравнительный метод), 4.2.3 (метод моделирования). С помощью методов нужно было получить намеченную планом теорию, но её нет. Простое перечисление известных методов – это не докторское исследование и не наука.

Раздел 5. *Компетенция экспертов в области производства судебных транспортных экспертиз* (с. 22). В п.п. 5.1. и 5.2. нет никакой новизны: разумеется, что эксперты должны использовать специальные знания (иначе какие они эксперты?), разумеется, они решают вопросы технического характера, выявляют причинно-следственные связи, и в этом нет ничего нового, что бы позволило это считать новизной в докторской диссертации.

Раздел 6. *Организационное обеспечение судебных транспортных экспертиз.* Диссертант пишет, что оно «заключается в научной разработке рекомендаций, направленных на создание условий, необходимых при производстве экспертных исследований, в структуру которого входят: учреждения и эксперты, их профессиональная деятельность и подготовка судебных экспертов (повышение квалификации)» (с. 23). Эти пожелания

диссертанта являются организационными, а далее – дидактическими (§ 2, с. 207), методическими (с. 216-217). Методическая и научная работа разделены: научные отделы вузов заняты наукой, но не рабочими программами и методиками преподавания. В диссертация тема обозначена по специальности 5.1.4. *Уголовно-правовые науки*, но не по специальности 5.8. *Педагогика*. Диссертант перешёл от специальности **5.1. Право** к научной специальности **5.8. Педагогика**. Тогда нужно было включить в тему исследования и в титульный лист педагогику, а также научную специальность 2.3.4. *Управление в организационных системах*, иначе глава 3 диссертации не соответствует паспорту научной специальности. Здесь возникает вопрос: чему собирается диссертант учить, заходя на поле педагогики – своим ошибочным классификациям, определениям и построенной на них ошибочной теории?

Нет новизны и в подпунктах 6.2, 6.3., 6.4., во всём разделе 7 (с. 25) со всеми его подпунктами 7.1., 7.2., 7.3., 7.4., 7.5. Всё, что предлагает диссертант в этих пунктах, не является научными выводами по специальности 5.1.4. И это не новизна в сфере уголовно-правовой науки.

Рассмотрим раздел «Цель и задачи исследования». Цитируем: «Целью исследования является разработка теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз, обеспечивающих формирование научно обоснованных концептуальных положений для совершенствования практики назначения, производства и использования их результатов в уголовном судопроизводстве» (с. 10).

Вместо ясно сформулированной цели есть текст, не имеющий смысла и противоречащий логике. Устраняя второстепенные слова, сделаем попытку понять, что автор мог иметь в виду: цель – *разработка ... основ класса экспертиз, обеспечивающих формирование концептуальных положений*. Концептуальные положения чего? Непонятно! Что такое *основы класса экспертиз*? «Для совершенствования практики назначения» – назначения чего? «*Их результатов*» – это концептуальных положений или основ? Разве можно использовать результаты концептуальных положений неизвестно чего в уголовном судопроизводстве? Где у диссертанта эти результаты концептуальных положений, приготовленные для использования в уголовном судопроизводстве, в какие конкретно законы он предлагает их вставить?

Пытаясь найти смысл и логику цели, пробуем по-другому подойти к тому, что автор мог иметь в виду: *основы класса экспертиз, обеспечивающих формирование научно обоснованных концептуальных положений*. Разве могут *основы класса экспертиз* обеспечить формирование *концептуальных положений*? Пробуем трактовать так: «*основы класса ... обеспечивают формирование научно обоснованных концептуальных положений*». Каким образом? Почему *основы класса* обеспечат именно *научно обоснованные положения*? Где здесь гарантии научности и как вообще основы класса могут что-то обеспечивать? В этом определении смысла и логики нет. Цель осталась не ясна и поэтому достичь её нельзя. Теорию на таком определении не построить. Определение понятия (или дефиниция) – это тоже логическая

операция, и правила создания определений известны давно²⁰. Их надо было применять, а не выдумывать свои «правила», противоречащие логике.

Диссертант в разделе «Заключение» окончательно запутался:

1. с. 394: «5. В данной работе была сформулирована частная **теория** судебных транспортных экспертиз».

2. с. 401: сформулированы «**концептуальные положения** частной теории судебных транспортных экспертиз» (строки 9-10 сверху).

Итак, на с. 394 – теория, а на с. 401 – концептуальный положения.

На с. 15 в разделе «Научная новизна исследования» диссертант пишет: «разработаны концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз, дана их всесторонняя научно обоснованная характеристика». Не теория разработана, а только её концептуальные положения и дана их характеристика (с. 401, 1-й абзац). То есть, на монографическом уровне новизна и результат заявлены в разработке нескольких концептуальных положений теории, а не самой теории. Мы читаем то, что написано, а не то, что автор мог иметь в виду. Мы должны чему-то верить, а чему, если сам автор не знает?

Рассмотрим, решены ли диссертантом поставленные им 13 задач:

№	Краткая суть задачи	Есть или нет решение задачи
1.	«Рассмотрено ... обоснование необходимости назначения и производства судебных транспортных экспертиз...».	Рассмотрение обоснования – это не решение задачи. Задача не решена.
2.	«Разработана концепция частной теории судебной транспортной экспертизы ...» (с. 11).	На с. 401 утверждается другое: сформулированы «концептуальные положения...». Задача не решена.
3.	«Предложена классификация судебных транспортных экспертиз» (с. 11).	Классификации нет, есть перечисление видов экспертиз. Игнорирование правил логики не позволило решить задачу.
4.	«Определены базовые теоретические понятия судебных транспортных экспертиз (предмет, объект, задачи)» (с. 11).	Определение предмета судебных транспортных экспертиз содержит логические ошибки (с. 99-103); связь технических наук с лицами нигде дальше не используется в тексте работы, как и всё определение. Определение объекта на с. 108 содержит ошибку. Выделение и группировка известных задач не решает научную проблему. Задача не решена.
5.	«... Предложена система экспертных методов ...» (с. 11).	Автор свою систему не предложил, а перечислил давно известные методы (с. 159-161). Задача не решена.
6.	«Предложены общие подходы процесса экспертного исследования ...» (с. 11).	До прохождения апробации предложений утверждать о решении задачи несколько преждевременно.
7.	«Рассмотрены виды учреждений и частных экспертов по	Рассмотрение видов учреждений – это не задача диссертационного

²⁰ См., например: Светилин А. Учебник логики / Составил А. Светилин, экстраординарный профессор С.-Петербургской Духовной Академии. Пятое издание. Типография Ф.Г. Елеонского и К°. Невский проспект, д. № 140. С.-Петербург. 1880. С. 85-90. (Отдел I. Об определении).

	производству судебных транспортных экспертиз» (с. 11).	исследования. Рассмотрение видов – это не решение какой-либо задачи.
8.	«Выявлены проблемы экспертной дидактики» (с. 11).	Это предложения по специальности 5.8. Педагогика, а не по специальности 5.1.4. Задача, как и вся глава 3, не соответствует паспорту научной специальности.
9.	«Рассмотрены проблемы комплексности судебных транспортных экспертиз...» (с. 11).	Рассмотрение чего-либо не решает научную задачу. Задача не решена.
10.	«Изучены особенности собирания исходных данных в ходе следственных действий ...» (с. 11).	Такие особенности давно изучены, новизны в этом нет. Задача не решена. Изучение – это процесс, а решение – результат, но его нет.
11.	«Выделены особенности назначения судебных транспортных экспертиз» (с. 12).	Выделение чего-либо не есть решение научной задачи. Задача не решена.
12.	«Изучены особенности составления заключения эксперта...» (с. 12).	Изучение чего-либо не решает научную задачу. Задача не решена.
13.	«Выделены совокупность фактических данных ...» (с. 12).	Выделение чего-либо не решает научную задачу. Задача не решена.

В методических рекомендациях Российской академии образования под редакцией В.М. Филиппова написано: «Формулировка задачи должна указывать на предполагаемый результат, поэтому обычно задачи записываются в форме глаголов совершенного вида («что сделать?»): «установить», «выявить», «разработать», «обосновать», «доказать», «создать», «проанализировать», «сравнить», «сопоставить», «провести опытно-экспериментальную проверку», «ввести в научный оборот», «подтвердить», «классифицировать», «охарактеризовать» и т.п. При этом нецелесообразно использовать глаголы, указывающие на личный результат, но не результат исследования: «изучить», «рассмотреть» и т.п.»²¹. Именно так неправильно диссертант формулирует больше половины своих задач (задачи 1, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13). Другие правильно формулирует, но не решает (задачи 2, 3, 4, 5, 6), или же их решать не нужно – это задачи 7, 8 по педагогике.

В итоге можно утверждать, что поставленные задачи не решены.

В разделе «Достоверность результатов исследования» (с. 28), диссертант пишет: «Достоверность результатов исследования заключается в обоснованности полученных результатов». Почему мы должны верить диссертанту, если он понимает достоверность (с. 168) вот так: «Достоверность при производстве судебной транспортной экспертизы понимается по отношению к непротиворечивости информации, содержащейся в представленных документах ...», – логики и смысла в этой фразе нет.

Теперь о самом главном в диссертации: новизна в диссертации потому и новизна, что всегда в чём-то противоречит старому знанию, для того и проводятся исследования докторского уровня, чтобы прийти к новому знанию,

²¹ Методические рекомендации «Применение критериев доказательности диссертационных исследований в области наук об образовании». Под науч. ред. В.М. Филиппова. М.: РАО. 2023. С. 10.

только оно позволяет решить проблему, которую старыми средствами решить не удавалось, однако далее, в том же разделе, диссертант пишет, что достоверность его результатов заключается в «непротиворечивости сформулированных теоретических выводов данным, представленным в различных источниках по данной теме» (с. 28, 5-6 строки сверху).

Диссертант верно пишет, что есть «противоречия науки и практики» (с. 8), и они не устранены, потому что не была разработана концепция частной теории судебных транспортных экспертиз. Мы установили, что диссертант планировал её разработать, но разработать не смог, и в итоге, как он пишет, результаты его работы не противоречат «данным, представленным в различных источниках по данной теме». Это логично: если теория так и не разработана, то она ничему и не противоречит, значит ничего нового он не создал. Признание диссертанта и наш вывод совпадают: новизны в работе нет.

Рассмотрим, что показал диссертант в пунктах раздела «**Заключение**».

№ п.	Краткое содержание пункта	Итоговый результат, полученный по факту
1.	«Расследование преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта связано с необходимостью точного установления в ходе предварительного следствия нарушения требований нормативных правовых актов конкретным лицом» (с. 391).	Можно было предположить, что диссертант в заключении начнёт с того, что он достиг поставленную в самом начале (на с. 10) цель, но нет, первый пункт достижений о том, что в целях и задачах не планировалось и в названиях параграфов не отражено. И это поставлено на первое место! Налицо нарушение плана работы.
2.	Предложен новый раздел криминалистической техники – криминалистическое исследование транспорта (с. 392).	Отражён в названии § 2 гл. 1. В целях и задачах не значится. Параграф не связан с темой, новизны в нём нет, классификации диссертанта в нём ошибочны. Автор пишет (с. 64): «Содержание криминалистического учения о транспорте может включать...» и приводит 5 пунктов плана учения, но план – это не само учение. Учение заявлено, но его нет.
3.	Предложена родовая классификация (с. 392).	Подход автора противоречит правилам древнейшей науки – логики, поэтому классификации нет, есть список. Произвольный. Поэтому вся его теория не является научной.
4.	При производстве комплексной судебной транспортной экспертизы решается сложная	Если экспертиза комплексная, то очевидно, что и задача сложная. Эту банальность диссертант представляет как достижение докторского уровня.

	(интеграционная) задача, с. 394, п.п. 8 п. 4.	Остальные восемь подпунктов п. 4 имеют примерно такой же уровень научности.
5.	Была сформулирована частная теория судебных транспортных экспертиз, её предмет, объект, задачи (с. 394).	Теория основана на классификации автора, а она была построена на игнорировании правил логики, после чего не может быть и теории. Это была цель № 6 в числе поставленных целей, и данный пункт вызывает вопрос, где отчёт о достижении остальных пяти целей? Ответа нет.
6.	Сформулирован вывод о том, что в компетенцию эксперта-транспортника не входят вопросы правового, справочно-информационного и оценочного характера (с. 396).	Вывод о том, что «недопустима постановка перед экспертом (экспертами) вопросов правового характера», сформулирован в п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 21.12.2010 № 28. Об этом диссертанту тоже известно (см. с. 96).
7.	Обозначены направления профилактической деятельности судебных экспертов (с. 397).	Обозначение чего-либо не является достижением науки, не является ни целью, ни задачей данной диссертации и не может быть в принципе целью и задачей ни в кандидатской диссертации, ни в докторской.
8.	Предложение для экспертов указывать в своих заключениях хотя бы методы экспертного исследования (с. 398).	Авторское « хотя бы » – это робкое и не обязательное пожелание просителя, а не учёного, убедительно доказавшего непоколебимость своих выводов и обязательность предложений, и сводит на нет научную значимость предложения. Не является научным достижением.
9.	«Разработанная нами классификация выводов по новому основанию даёт представление о возможностях судебных транспортных экспертиз по результатам проведённого исследования, находясь во взаимосвязи с экспертными задачами» (с. 399).	В это фразе всё плохо с логикой, и смыслом. Классификации нет, потому что использованы два основания деления: факты и события. Ошибка обусловлена игнорированием правил логики. В целях и задачах отсутствует. Составление списков – это не цель диссертации. Миллионы вариантов списков не имеют никакой ценности, тем более научной.

10.	«Было установлено, что судебные транспортные экспертизы в государственных судебно-экспертных учреждениях не выполняются, кроме автотранспортных (автотехнических), проводимых в экспертных учреждениях системы МВД России и Минюста России на федеральном и региональном уровнях» (с. 399).	Для установления этого факта, который никем не скрывался от научного взора, общественности и специалистов, не нужно было проводить диссертационное исследование, и тем более докторского уровня. Ни в целях, ни в задачах это не значилось.
11.	«Думается, что рассмотренные особенности проведения осмотра места происшествия, допроса, следственного эксперимента по делам о преступлениях против безопасности движения и эксплуатации транспорта, позволят повысить не только качество работы следователя на практическом уровне, но и могут быть использованы при назначении и производстве судебных транспортных экспертиз, что обусловит достоверность полученных результатов» (с. 400).	«Думается», «могут быть использованы» – это не тот стиль, который нужен для научных выводов и предложении, добытых в тяжёлой и сложной научной работе докторского уровня. Диссертант выражает их фразами, несущими неуверенность и сомнение. Кто поддержит диссертанта, если он в итоге работы публично выражает в ней сомнения? «Рассмотренные особенности» – рассмотрение чего-либо не является решением научной задачи докторского уровня, оно может быть только самой начальной предпосылкой к решению, если таковое вообще удастся получить.

Ни в целях, ни в задачах всё перечисленное в заключении не значилось. Диссертант не даёт названия списка из 11 позиций, и непонятно, что здесь перечисляется – цели или задачи, решено это или просто обсуждается. Например, в п. 7 написано – «Обозначены направления...». Обозначены, и что дальше? Обозначение, рассмотрение, изучение, выявление, выделение, – всё это не решение научной проблемы, и уж точно не докторский уровень. Диссертант выдаёт действия по началу решения задач за сами решения задач, но совсем не тех, которые сам поставил во введении в списке задач (на с. 11-12). Анализ 11 пунктов раздела «Заключение» позволяет сделать вывод о том, что они не совпадают с целями и задачами, поставленными во введении. Диссертант отошёл от плана исследования, от принципов и правил науки, что не позволило ему решить намеченные задачи и достичь поставленных целей.

В итоге можно утверждать, что диссертант Н.Н. Ильин:

1. в названии темы обозначил транспортные экспертизы (то есть все экспертизы по всем видам транспорта, которые могут быть), а в тексте речь идёт об экспертизах только по 4-м видам транспорта, значит, имеет место несоответствие названия широкой темы узкому содержанию диссертации;
2. поставил цель: «формирование единой частной теории» (с. 10), не приступил к её достижению, выдвинул ещё 5 целей и не достиг ни одной;
3. поставил цель: «разработка теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз» (с. 10), не приступил к её достижению, нигде в тексте диссертации не упомянул эту цель и нигде не показал, что её достиг; цель сформулирована и тут же позабыта;
4. не применил правила логики при создании классификаций, на основе ошибочных классификаций построил свою ошибочную теорию и выдал её за научное открытие, новизну и главную идею докторской диссертации, и всё это оказалось не имеющим к науке никакого отношения;
5. в разделе «Заключение» показал совсем не то, что планировал во введении; трижды показал в качестве достигнутой другую цель, которую он в разделе «Цель и задачи исследования» не ставил;
6. сформулировал ключевые определения либо с нарушением правил логики, либо так, что они оказались не несущими смысла, и это: формулировка цели («Введение», с. 10, раздел «Цель и задачи исследования»); определение предмета судебных транспортных экспертиз (с. 99); определение родового объекта судебных транспортных экспертиз (с. 108); «классификация выводов по новому основанию...» («Заключение», с. 399); «криминалистическая дефиниция транспортных следов» (с. 17);
7. допустил многочисленные логические и смысловые ошибки: с. 16, 17, 18, 26, 28, 48, 52, 60, 99 и др.; ошибки на с. 2, с. 94 в заголовке своей важнейшей главы 2 дважды написано: «ЭКСПРЕТНЫЕ»;
8. на с. 19 представил как новизну свою идею о классификации, а на с. 93 выразил уверенность в том, что она недоработана;
9. не менее 6 раз выдвигал идеи по теме исследования, которые нужно было решить, но переадресовывал их решение кому-то другому;
10. представил положения новизны, которые новизной не являются: п. 1, п.п. 1.1, 1.2, 1.3., п. 2, п.п. 2.4; п. 3, 4, 5, 7;
11. неоднократно показал, что не помнит, о чём писал в предыдущей главе или даже на одной странице: две цели на с. 10; два разных определения объекта на с. 108; в качестве итога исследования представлена на с. 394 – теория, а на с. 401 не теория, а концептуальные положения теории; трижды повторяет определение понятия «транспортные следы» (страницы 39, 63, 392);
12. написал главу 3 диссертации, название и содержание которой не соответствует паспорту научной специальности 5.1.4. «Уголовно-правовые науки».

В связи с изложенным к диссертанту возникают следующие вопросы:

1. Диссертация содержательно почти совпадает с прежним вариантом диссертации, которую диссертант не защитил в 2021 году, и в ней

были те же ошибки: игнорирование правил логики при попытке составить классификации и дать формулировки определений, те же цели – поставленные и тут же забытые. Вопрос: почему диссертант представил второй вариант диссертации с теми же ошибками, с которыми он не защитил её в первый раз?

2. Диссертант поставил цель: «формирование единой частной теории» (с. 10). В диссертации слово «единая» больше ни разу не появляется, и это доказывает, что диссертант не приступил к её формированию. Вопрос: зачем диссертант поставил цель, к которой не приступил? Считает ли после этого диссертант, что он представил научную работу под названием «диссертация», если в ней формулируется по-настоящему докторская цель, которая потом ни разу не упоминается в тексте? Как можно забыть про цель?

3. Диссертант ставит 2-ю цель (с. 10, 3-8 строки снизу) и даёт определение этой цели, противоречащее логике. Вопрос: как можно вести исследование, если цели как таковой нет, а если диссертант считает, что цель есть, то нужно ответить, какая именно это цель из шести, обнаруженных в его диссертации, и где можно найти утверждение (указать страницу), что она достигнута, где доказательства этого, и куда делись остальные цели (указать страницы с пояснениями причин отказа от их достижения)?

4. Почему диссертант не применил для создания классификаций давно существующие правила, которые есть в любом учебнике логики?

5. На с. 93 диссертант утверждает: «Вместе с тем рассмотренная классификация экспертиз не является бесспорной, она нуждается в уточнении и дальнейшей разработке». Вопрос: кто создаст бесспорную и основанную на правилах логики классификацию, и почему это не сделал сам диссертант, ведь классификация – это основа его теории и главная идея его диссертации?

6. Зачем диссертант назвал свои списки классификациями и на основе этой ошибки пытался построить ошибочную теорию?

7. Диссертант уверен, что его идея, заложенная в основу теории, недоработана (с. 93), а свою теорию диссертант подаёт как научный продукт (с. 11, 12, 15, 19, 187, 392, 398, 399). Вопрос: считает ли диссертант свою теорию доработанной, в то время как она основана на недоработанной идее?

8. Если теория доработана и пригодна без использования недоработанной основы («классификации»), то значит, эта основа для теории не нужна, и теория может обходиться без основы. Вопрос: зачем тогда диссертант создавал ненужный продукт – классификации, показывал его как научный, выносимый на защиту (п.п. 2.4, с. 19) и имеющий новизну?

9. Определение предмета судебных транспортных экспертиз составляет 5 полных страниц текста, и чтобы его применять, нужно знать его наизусть. Вопрос: как собирается диссертант заставить учить его наизусть лиц, которые будут его применять? Или, может быть, диссертант всё-таки признает, что это определение, лежащее в основе его теории, сформулировано им с нарушением правил логики и поэтому неприменимо в принципе, и именно поэтому сам диссертант его больше нигде не применяет?

10. На титульном листе тема заявлена как транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве. Но не за его пределами! На самой последней странице диссертант пишет, что сформулированы «концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз **не только в рамках уголовного судопроизводства**» (с. 401). Вопрос: если «не только в рамках...», то тогда в каких ещё рамках, где они были обозначены при постановке цели и задач, где в тексте изучены и где конкретные результаты? Почему вне плана расширена сфера исследования, и мы об этом узнаём только на последней странице работы? Эти новые цели отменили старые? Почему?

11. Диссертант пишет: «Полученные результаты могут использоваться в учебном процессе при преподавании дисциплины «Криминалистика» (с. 27). Вопрос: как диссертант объяснит обучающимся, что его «классификации» противоречат логике Аристотеля и наставлению мэтра российской криминалистики Р.С. Белкина, который предостерегал от совершения ошибки при применении правил логики, но диссертант не только совершил её, но и построил на ней свою ошибочную теорию?

На основании изложенного можно сделать вывод о том, что диссертация Н.Н. Ильина «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика» не соответствует критериям, указанным в п. 9 и п. 10 «Положения о присуждении учёных степеней», утверждённом Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (ред. от 26.10.2023), а соискатель Ильин Николай Николаевич не заслуживает присуждения ему степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4 – Уголовно-правовые науки.

Ведущий научный сотрудник
научно-исследовательского отдела
факультета подготовки научно-педагогических кадров и
организации научно-исследовательской работы
Московской академии Следственного комитета
Российской Федерации,
доктор юридических наук
по специальности 12.00.01 – теория и история
права и государства; история учений о праве и государстве

Голоскоков Леонид Викторович

19 декабря 2023 года



Адрес: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 12
Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего
образования «Московская академия Следственного комитета РФ»,
тел.: +7 (925) 865-21-84, электронная почта: l.v.goloskokov@mail.ru

Подпись Леонид Викторович Голоскоков



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

на автореферат диссертации Ильина Николая Николаевича
«Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и
практика», представленной на соискание учёной степени доктора
юридических наук по специальности 5.1.4 – Уголовно-правовые науки

На с. 7 автореферата диссертант ставит цель: «**формирование единой частной теории**». На с. 8 в разделе «Цель и задачи исследования» цель уже другая: «разработка теоретических, методических и организационных **основ класса судебных транспортных экспертиз**». Диссертант должен был объяснить свою позицию относительно постановки двух совершенно разных целей, расшифровать понятия, обеспечить полную ясность, но он переложил эти обязанности на читателя. Мы это и сделаем: объясним и расшифруем.

В разделе «Цель и задачи исследования» (с. 8) для достижения 2-й цели ставится задача (2-я в списке задач), и она сформулирована так: «разработана концепция частной теории судебной транспортной экспертизы». Задач всего 13, но кроме этой ни одна терминологически не похожа на цель, а эта – похожа. Мы идентифицируем эту задачу как цель, имеющую в своей формулировке ключевые слова: от 1-й цели – «теория», а от 2-й цели – «судебных транспортных экспертиз». Она изменилась терминологически, превратилась из теории в концепцию теории и названа задачей. Её формулировка в главном повторяет название главы 2: «Общие положения **частной теории судебных транспортных экспертиз**», а целая глава, в которой 4 задачи, для решения одной задачи не отводится, потому она однозначно определена нами как цель.

Диссертант для себя установил: «**Цель и задачи исследования**» (с. 8). Цель им определена одна, но только на 7-й и 8-й страницах мы видим 4 цели, из которых 1-я и 2-я прямо названы диссертантом целями:

- 1) единая частная теория (с. 7);
- 2) основы класса судебных транспортных экспертиз (с. 8, 4-5 строки);
- 3) частная теория судебных транспортных экспертиз (с. 8, 1-2 строки);
- 4) концепция частной теории судебной транспортной экспертизы (с. 8, 14-15 строки).

3-я и 4-я цели диссертантом не названы целями, но являются ими, и вот почему: они не являются задачами в силу своей глобальности; содержат ключевые слова от первых двух целей, названных диссертантом целями, и далее диссертант называет их главным итогом исследования.

В разделе «Научная новизна исследования» (с. 11) диссертант пишет, что «впервые на монографическом уровне разработаны **концептуальные положения частной теории судебных транспортных экспертиз**». Если впервые, если на монографическом уровне, если это подано как новизна, то здесь в наличии все признаки достижения цели, но не одной из задач. Одной из 13 задач монографию не посвящают, но только достигнутой цели.

Это уже 5-я цель, и она показывает расхождение с утверждением, сделанным диссертантом на с. 391 диссертации в разделе «Заключение», где он пишет другое: «разработана частная теория судебных транспортных экспертиз» (в нашем списке это цель 3-я, которая стала 2-й задачей). В конце диссертации утверждается, что создана теория, а не её концептуальные положения. Утверждения в автореферате и диссертации расходятся в главном.

Диссертант в разделе «Заключение» на с. 391 констатирует достижение цели: «разработана частная теория судебных транспортных экспертиз», а это именно то, что указано на с. 8, строки 1-2, но не цель диссертации из раздела «Цель и задачи исследования»: «разработка теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз» (с. 8, строки 4-5 сверху). Поставленная и якобы достигнутая цели совсем разные!

Заголовок п. 2 на с. 13 таков: **концепция** теории (а концепция теории – это лишь краткий план теории), но в п.п. 2.1., 2.2., 2.3. диссертант пишет о теории, а не концепции. Должно быть наоборот: в заголовке – теория (если она создана), а в подпунктах должны были быть указаны разделы теории. Здесь плывёт терминология: достигнута цель, превратившаяся в задачу, но тоже с текстуальными различиями, она прирастает в п. 2 на с. 13 новым термином – «экспертологией», теряет слово «частная» из первой цели и слова «основ класса» из второй цели, а также становится результатом работы – новизной.

Теория и концепция теории – это разные понятия. Концепция – это лишь ведущий замысел, конструктивный принцип в научной деятельности, краткий план или замысел теории. План, но не развёрнутая теория, которая должна решать «научную проблему, имеющую важное политическое, социально-экономическое, культурное или хозяйственное значение», как это определяет п. 9 «Положения о присуждении учёных степеней». Диссертант уклонился как от достижения своей первой цели, так и от совершенно другой второй цели.

В разделе автореферата «основные положения, выносимые на защиту» диссертант утверждает, что новизна такова: «2. Концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии» (с. 13). Но ведь это формулировка 2-й задачи – «концепция частной теории судебной транспортной экспертизы», а поскольку после п. 2 (с. 13) идёт перечисление подпунктов 2.1., 2.2., 2.3., в которых речь идёт о теории, а не о концепции, это и позволяет ещё раз доказать, что 2-я задача – это цель. Однако в её формулировке есть отличия: не «концептуальные положения», как в 5-й цели (с. 11), а концепция; не «судебной транспортной экспертизы», как в формулировке 2-й, 3-й, 4-й цели, а «теории судебной экспертологии». Диссертант меняет формулировки цели при каждом её новом упоминании как

хочет, без всяких объяснений, и не ясно, где конечная цель. Такая вольность обращения с ключевыми понятиями и их необъяснимая модификация по ходу работы в научном исследовании неприемлема. Это не позволяет понять, какая цель настоящая и достигнута ли она вообще. Так задумал и сделал диссертант.

В названии пункта 2 (с. 13) мы видим проявление новой модификации цели: **«концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии»**. Это уже 6-я версия цели со своей уникальной комбинацией слов, не совпадающей с комбинацией слов в предыдущих пяти целях. Все шесть являются именно целями: 1-я и 2-я прямо названы целями, остальные представляют комбинацию ключевых слов из названий 1-й и 2-й цели и добавлений иных терминов. То, что все они являются целями, определяется также местом помещения 3-й, 4-й, 5-й, 6-й целей в контекст, а их важность, глобальность и уникальность не позволяет перепутать их с задачами, и в списке задач их нет, за исключением 4-й цели, помещённой в список задач ошибочно, что видно из тех же ключевых слов т.н. «задачи» – «концепция частной теории судебной транспортной экспертизы», которой посвящена глава 2 с названием: «Общие положения частной теории судебных транспортных экспертиз...», а это главный раздел диссертации.

Если в разделе «Предмет исследования» диссертант пишет о «частной теории судебных транспортных экспертиз» (с. 8, 1-2 строки сверху), то разделе «Методология и методы исследования» на с. 9 пишет о «концепции теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии» (17-18 строки снизу). Диссертант снова демонстрирует смену цели и в новых нерасшифрованных терминах. Заметим, что «экспертиза» и «экспертология» – это разные понятия, «теория» и «концепция» – тоже. Значит, и цели разные.

Описывая предмет исследования, диссертант в конце абзаца, в котором предметом обозначены «закономерности отображения информации, следов и признаков...» (с. 7, 4-5 строки снизу), завершает описание предмета тем, для чего нужен предмет исследования, но выполняет его в виде факультативного комментария: «...на основе изучения которых строится и функционирует система знаний, составляющих научную основу частной теории судебных транспортных экспертиз» (с. 7-8). Кем строится? Давно ли и где функционирует система знаний? Какова роль диссертанта во всём этом? Он не пишет, что системы знаний пока нет, что именно он её создаст. И не создал: в автореферате диссертант создание такой системы знаний нигде не показал.

На с. 20 диссертант утверждает, что значимость работы «определяется разработкой **частной теории судебных транспортных экспертиз**», что почти совпадает с текстом 2-й задачи в списке задач – «разработана концепция **частной теории судебной транспортной экспертизы**», и поскольку эта фраза помещена диссертантом в раздел теоретической значимости в качестве главного достижения, отсюда вытекает ещё одно доказательство того, что вторая задача является целью, а не задачей. В методических рекомендациях Российской академии образования под редакцией Председателя Высшей

аттестационной комиссии В.М. Филиппова написано категорично: «Цель не может дублировать одну из задач»¹.

На с. 20 диссертант пишет: «Теоретическая и практическая значимость работы связана с решением научной проблемы и предложением новых научно обоснованных результатов, имеющих важное значение для борьбы с преступлениями, и определяется разработкой **частной теории судебных транспортных экспертиз**». А какова здесь роль диссертанта? Не ясно.

Итог: диссертант запутался в своих 6 целях и не доказал, что достиг их.

В связи с изложенным, к диссертанту возникает ряд вопросов.

1. На с. 7 диссертант поставил цель – «формирование единой частной теории» и потом ни разу не упомянул про неё в тексте. Вопрос: почему в тексте нет ни одного упоминания о цели и ни слова о её достижении, куда она делась?

2. В разделе «Цель и задачи исследования» (с. 8) поставлена цель: «разработка теоретических, методических и организационных **основ класса судебных транспортных экспертиз**». В разделе «Заключение» диссертации (с. 391) диссертант представил другой итог работы: разработана «частная теория судебных транспортных экспертиз». Этим итогом в диссертации на с. 391 диссертант зафиксировал, что цель, поставленная в разделе автореферата «Цель и задачи исследования» (с. 8), не достигнута. Действительно, ключевые слова «основ класса» в автореферате нигде, кроме формулировки цели, не встречаются. Вопрос: почему диссертант не признаёт, что цель диссертации не достигнута и представляет в качестве достигнутой другую цель, которую он в разделе «Цель и задачи исследования» не ставил?

3. В разделе «Цель и задачи исследования» (с. 8) поставлена цель: «разработка теоретических, методических и организационных **основ класса судебных транспортных экспертиз**». В разделе «Теоретическая и практическая значимость работы» автореферата (с. 20) диссертант утверждает, что значимость работы определяется разработкой «частной теории судебных транспортных экспертиз» и только этим – ничего другого не приводится, и это означает достижение цели работы и её итог. Этим итогом диссертант второй раз зафиксировал, что цель, поставленная в разделе «Цель и задачи исследования» (с. 8), не достигнута. Действительно, ключевые слова «основ класса» в автореферате нигде, кроме формулировки цели, не встречаются. Вопрос: почему диссертант второй раз не признаёт, что цель диссертации не достигнута и представляет в качестве достигнутой другую цель, которую он в разделе «Цель и задачи исследования» не ставил?

4. В разделе «Цель и задачи исследования» (с. 8) поставлена цель: «разработка теоретических, методических и организационных **основ класса судебных транспортных экспертиз**». На последней странице диссертации (с. 401) диссертант подводит итог достижения цели всей диссертации, и это оказываются «научно обоснованные концептуальные положения частной

¹ Методические рекомендации «Применение критериев доказательности диссертационных исследований в области наук об образовании». Под науч. ред. В.М. Филиппова. М.: РАО. 2023. С. 9.

теории судебных транспортных экспертиз». Этим итогом диссертант третий раз зафиксировал, что цель, поставленная в разделе «Цель и задачи исследования» (с. 8), не достигнута. Действительно, ключевые слова «основ класса» в автореферате нигде, кроме формулировки цели, не встречаются. Вопрос: почему диссертант третий раз не признаёт, что цель диссертации не достигнута и представляет в качестве достигнутой другую цель, которую он в разделе «Цель и задачи исследования» не ставил?

5. В предыдущих трёх вопросах вопрос состоял в том, почему диссертант трижды писал, что вместо цели в разделе «Цель и задачи исследования», он достиг две другие цели, имеющие общие ключевые слова «частная теория судебных транспортных экспертиз». Вопрос: считает ли диссертант, что хоть какая-то цель достигнута, и если да, то какая именно и почему тогда не достигнуты другие цели? Где представлены доказательства достижения цели (указать страницы текста автореферата)?

6. В одном параграфе цель достичь невозможно, т.к. это решается рядом задач, поэтому достижению одной цели посвящена целая глава 2. Вопрос: где в диссертации ещё 5 глав, посвящённых достижению каждой из 5 оставшихся целей? Если эти цели достигнуты в параграфах, то в каких?

7. Почему одной задаче (вторая задача, с. 8) посвящена целая глава 2, а всем остальным двенадцати задачам не отведено столько же внимания – потому что это цель, а не задача?

8. Можно ли в диссертации достичь цели, если сначала назвать её целью, а потом задачей? Что в итоге – достигнута цель или решена задача?

9. Почему на с. 8 и с. 23 диссертант определяет для себя одну цель, а в итоге формулирует 6 разных целей в разных их модификациях?

10. Почему формулировки целей меняются без всяких объяснений?

11. Какая из всех целей диссертации настоящая и по какому критерию это можно определить? Если одна из целей будет указана как настоящая, для чего тогда нужны остальные цели и где написано об их достижении?

12. Как можно писать о достоверности результатов исследования (с. 21) при том, что диссертант три раза письменно показывает, что не достиг цель, чётко поставленную им на с. 8 в разделе «Цель и задачи исследования», и в автореферате отсутствуют утверждения о достижении остальных целей?

13. Почему при изначальной постановке цели формирования «единой частной теории» (с. 7) в разделе «новизна» (с. 13) показана не теория, а лишь концепция теории судебных транспортных экспертиз как частной теории судебной экспертологии, то есть, вместо теории – оказалась концепция, и другая теория – не частная, а теория судебной экспертологии?

В итоге анализа автореферата нами выявлены следующие факты:

1. имеет место необъяснимая диссертантом множественность целей и их произвольная по ходу текста автореферата модификация, существенно изменяющая их содержание;

2. есть расхождение утверждений диссертанта внутри автореферата и между текстом автореферата и диссертации относительно достижения цели;
3. на с. 7 диссертант поставил цель – «формирование единой частной теории» и отказался от её достижения;
4. диссертант в автореферате три раза задокументировал отказ от достижения цели, поставленной в разделе «Цель и задачи исследования»: **«разработка теоретических, методических и организационных основ класса судебных транспортных экспертиз»**, вместо которой показал две совершенно другие цели, которые в разделе «Цель и задачи исследования» им не ставились.

Проведённый анализ автореферата доказывает, что цель работы не достигнута.

На основании анализа автореферата, который должен отражать содержание диссертации, можно сделать вывод о том, что диссертация Н.Н. Ильина «Транспортные экспертизы в уголовном судопроизводстве России: теория и практика» не соответствует критериям, указанным в п. 9 и п. 10 «Положения о присуждении учёных степеней», утверждённом Постановлением Правительства Российской Федерации от 24 сентября 2013 г. № 842 (ред. от 26.10.2023), а соискатель Ильин Николай Николаевич не заслуживает присуждения ему степени доктора юридических наук по специальности 5.1.4 – Уголовно-правовые науки.

Ведущий научный сотрудник
научно-исследовательского отдела
факультета подготовки научно-педагогических кадров и
организации научно-исследовательской работы
Московской академии Следственного комитета
Российской Федерации,
доктор юридических наук
по специальности 12.00.01 – теория и история
права и государства; история учений о праве и государстве

Голоскоков Леонид Викторович

19 декабря 2023 года

Адрес: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 12
Федеральное государственное казенное образовательное учреждение высшего
образования «Московская академия Следственного комитета РФ».
тел.: +7 (925) 865-21-84.

Электронная почта: l.v.goloskokov@mail.ru

Леонид Викторович Голоскоков

