

На правах рукописи



Черданцев Антон Юрьевич

**КРИМИНАЛИСТИЧЕСКОЕ СОПРОВОЖДЕНИЕ РАССЛЕДОВАНИЯ
ДИВЕРСИЙ, СОВЕРШЕННЫХ НА ОБЪЕКТАХ
ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОГО ТРАНСПОРТА**

Специальность 5.1.4. Уголовно – правовые науки

АВТОРЕФЕРАТ

диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва – 2025

Работа выполнена на кафедре криминалистики факультета подготовки криминалистов Федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева».

Научный руководитель:

Бессонов Алексей Александрович,
доктор юридических наук, доцент

Официальные оппоненты:

Гаврилин Юрий Викторович

доктор юридических наук, профессор, начальник кафедры управления органами расследования преступлений ФГКОУ ВО «Ордена Трудового Красного Знамени Академия управления Министерства внутренних дел Российской Федерации»

Милованова Марина Михайловна
кандидат юридических наук, доцент, доцент кафедры криминалистики ФГАОУ ВО «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)»

Ведущая организация:

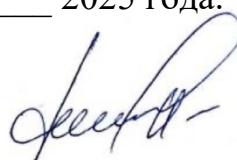
ФГБОУ ВО «Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова»

Защита диссертации состоится «06» февраля 2026 года в 14 час. 00 мин. на заседании диссертационного совета 77.2.001.01, созданного на базе ФГКОУВО «Московская академия Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева», по адресу: 125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 12, ауд. № 109.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте Московской академии Следственного комитета Российской Федерации имени А.Я. Сухарева: <http://www.academy-skrf.ru>.

Автореферат разослан «__» 2025 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета 77.2.001.01,
доктор юридических наук, доцент



Н.Н. Ильин

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы представленного исследования определяется наличием как теоретических, так и практических проблем, связанных с расследованием диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, а также аналогичными проблемами, возникающими при осуществлении криминалистического сопровождения процесса расследования указанных преступлений.

После начала проведения специальной военной операции с февраля 2022 года, посягательства на обороносспособность и экономическую безопасность Российской Федерации приобрели угрожающие масштабы. Так, по статистике ФКУ «ГИАЦ МВД России» в период с 2000 по 2021 год зарегистрировано всего 2 преступления, предусмотренных ст. 281 УК РФ, в 2022 году их зарегистрировано уже 23, в 2023 году – 154, в 2024 году – 158¹.

Наиболее распространенными объектами преступного посягательства стала железнодорожно-транспортная инфраструктура, которая отнесена противником к приоритетным объектам диверсионно-террористического воздействия, осуществляемого прежде всего путем взрывов и поджогов.

Для организации преступлений широко используются ресурсы, расположенные в информационно-телекоммуникационной сети Интернет, администрируемые украинскими спецслужбами, через которые осуществляются вербовка и побуждение российских пользователей, в том числе несовершеннолетних, к совершению за денежное вознаграждение акций «прямого действия» на территории Российской Федерации.

Совершение диверсий в отношении критической информационной инфраструктуры ОАО «Российские железные дороги», неминуемо приводит к повреждению системы цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной сети, а также ее отдельных элементов, что

¹ Сведения ФКУ «ГИАЦ МВД России» о количестве преступлений, предусмотренных ст. 281 УК РФ // По материалам Московской академии Следственного комитета имени А.Я. Сухарева.

делает невозможным обеспечение бесперебойности и непрерывности процесса перевозок военных грузов, личного состава военнослужащих в зону проведения специальной военной операции, а также прямо посягает на экономическую безопасность нашего государства.

Указанные действия оставляют большой объем цифровой криминалистически значимой информации, которая при профессиональной организации криминалистического сопровождения выступает важнейшим источником доказательств при расследовании таких диверсий.

В настоящее время органы предварительного расследования сталкиваются с большими трудностями при расследовании преступлений указанного вида, что обуславливается в том числе отсутствием научно обоснованных результатов исследования по данному направлению.

Научная потребность в проведении настоящего анализа вызвана отсутствием в криминалистической науке системного исследования криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта. Также до настоящего времени не получили научного осмысления и, как следствие, необходимой ревизии отдельные элементы криминалистической характеристики диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, не исследована их взаимосвязь, не сделаны выводы о влиянии процессов цифровизации на их содержание, что не позволило до настоящего момента обосновать рекомендации по методике расследования преступлений этой категории.

Диверсии на объектах железнодорожного транспорта обладают высоким уровнем организованности, технической сложности и связаны с действиями недружественных стран, направленных против интересов Российской Федерации, что обуславливает «цифровизацию» процесса вербовки исполнителей, их подготовку, появление новых способов совершения указанных преступлений, высокий уровень технического противодействия,

а также специфику следообразования, теоретическое исследование которых до настоящего времени не осуществлялось.

Практическая потребность в проведении исследования детерминирована лавинообразным ростом преступности указанного вида в 79 раз за 3 года (2021–2024 гг.), продолжающейся геополитической нестабильностью, ведением гибридных боевых действий в отношении Российской Федерации и расширением их географии. Органы предварительного расследования в настоящее время нуждаются в научно-техническом обеспечении своей деятельности по раскрытию и расследованию преступлений рассматриваемого вида.

Это обуславливается тем, что существующие ранее криминалистические методики расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, устарели, в настоящее время не актуализированы и не учитывают принципиально изменившуюся криминалистическую характеристику указанного вида преступлений. Ранее совершение диверсий на объектах железнодорожного транспорта не предполагало активное и широкое использование информационно-телекоммуникационных технологий при их организации, совершении и сокрытии, не учитывало большой объем именно цифровой криминалистически значимой информации, оставляемой при этом, в связи с чем не уделялось должное внимание современным возможностям криминалистического, в том числе информационно-аналитического сопровождения их расследования. Игнорирование указанных особенностей делает невозможным эффективное криминалистическое сопровождение расследования приведенного вида преступлений и не позволяет своевременно вносить необходимые коррективы, обеспечивая необходимый уровень защищенности общества и государства.

Все изложенное в совокупности обуславливает актуальность обозначенной темы исследования.

Степень научной разработанности темы исследования. Сложность и многоаспектность рассматриваемой проблемы, постоянная трансформация современной преступности, в том числе рассматриваемого вида преступных деяний под воздействием научно-технического прогресса, определили необходимость изучения и использования при проведении настоящего изыскания большого числа ранее выполненных и современных доктринальных исследований и ряда иных источников по всем соответствующим направлениям.

Так, преступлениям, совершаемым в сфере железнодорожного транспорта, уделяли свое внимание И. Я. Козаченко, А. И. Чучаев, Г. П. Новоселов, В. Д. Корма, И. М. Тяжкова, М. М. Колчин, Д. В. Токманцев, А. И. Коробеев и др.

Преступления диверсионной направленности в свое время выступали предметом исследования: И. Ф. Крылова, П. И. Тарасова-Родионова, В. П. Ануфриева, А. М. Плешакова, Г. С. Шкабина, Н. В. Грекова, К. В. Дрица, В. В. Синиченко, Г. С. Токаревой, М. Д. Давитадзе, А. А. Пухова, Д. Г. Лисовского, Е. Е. Моисеенко и др.

Вопросам криминалистической методики и отдельным аспектам криминалистического обеспечения и сопровождения расследования были посвящены работы следующих ученых: Р. С. Белкина, А. А. Бессонова, В. А. Волынского, А. Ф. Волынского, В. Г. Коломацкого, Е. Р. Россинской, И. Е. Быховского, А. В. Дулова, А. М. Кустова, А. В. Шмонина, В. А. Жбанкова, Н. П. Яблокова, Б. М. Шавера, Л. А. Сергеева, А. Н. Колесниченко и ряда других исследователей.

Труды упомянутых и других ученых в большинстве своем являются фундаментальными и служат ориентиром и базой для дальнейших исследований в области криминалистического обеспечения расследования.

Вместе с тем до настоящего времени актуализация методики расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, не проводилась, внимания исследованию сущности

информационно-аналитического обеспечения и криминалистического сопровождения их расследования, его содержания и соотношения с понятием криминалистического обеспечения расследования преступлений не уделялось вовсе.

Объектом исследования явилась преступная деятельность, связанная с совершением диверсий на объектах железнодорожного транспорта, и деятельность по ее расследованию, нашедшая отражение в материалах судебно-следственной практики и научных публикациях.

Предметом исследования выступили объективные закономерности механизма преступления и следообразования при совершении диверсий на объектах железнодорожного транспорта, закономерности обнаружения, собирания, исследования и использования больших объемов криминалистически значимой информации о преступлении и лицах, его совершивших, в том числе в цифровой форме.

Цель исследования обусловлена актуальностью избранной темы, ее научной и практической направленностью и состоит в разработке теоретико-методологических основ и практических рекомендаций по осуществлению криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта.

Для достижения этой цели необходимо решение ряда задач, основными из которых являются следующие:

- определить понятие, содержание объектов железнодорожного транспорта, их значение для криминалистической характеристики, в ходе анализа определить факторы, обуславливающие специфику их функционирования, влияющие на механизм совершения диверсионных посягательств на них;
- проанализировать криминалистическую характеристику диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, установить взаимосвязь ее основных элементов и их значение для формирования методики расследования;

- раскрыть основные способы подготовки, совершения и сокрытия диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, установить типичные следы, оставляемые на каждом из этапов совершения преступления;
- сформулировать понятие криминалистического и информационно-аналитического обеспечения расследования, изучить его соотношение с криминалистическим и информационно-аналитическим сопровождением расследования, установить их роль в криминалистической методике;
- обосновать вывод о необходимости внедрения системы информационно-аналитического сопровождения для расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, в практическую деятельность сотрудников органов следствия;
- определить типовые следственные ситуации, возникающие на первоначальном этапе расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта;
- с учетом сложившейся следственно-судебной практики сформулировать наиболее эффективный алгоритм следственных действий и отдельных тактических операций, подлежащих выполнению на первоначальном этапе расследования данного вида преступлений;
- раскрыть возможности применения специальных знаний при осуществлении криминалистического, в том числе информационно-аналитического сопровождения диверсий, предложить конкретные тактические рекомендации по взаимодействию следователя со специалистами и экспертами при расследовании данного вида преступлений.

Объект, предмет и целевая направленность исследования обусловили его методологическую, теоретическую и эмпирическую основы.

Методология и методы исследования. Методологическую основу исследования составил общий метод познания – материалистическая диалектика, который позволил всесторонне, объективно, конкретно

и комплексно изучить состояние методики расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, а также практику использования средств информационно-аналитического обеспечения в борьбе с преступностью.

При проведении исследования также использован ряд специальных и частных методов: при познании, анализе и систематизации имеющихся научных знаний о преступлениях диверсионной направленности и их криминалистической характеристике – историко-правовой и логико-юридический методы; при изучении уголовно-правовой основы расследования диверсий и формировании предложений по их актуализации – сравнительно-правовой метод; при сборе и анализе эмпирических данных о практике раскрытия и расследования преступлений органами следствия – статистический метод, при их обработке – математические методы; при изучении отдельных статистических данных о состоянии преступности – криминологические методы; при анкетировании и опросе сотрудников органов следствия – социологический метод; для определения структуры и содержания понятия информационно-аналитического обеспечения расследования диверсий как разновидности криминалистического обеспечения расследования – системно-структурный метод и метод сравнения.

Значимые результаты исследования получены путем использования метода включенного наблюдения. Соискатель, последовательно проходя службу в должностях следователя, следователя по особо важным делам и следователя-криминалиста, обладает значительным опытом расследования и криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, с учетом которого сформулированы итоговые выводы работы.

Все перечисленные методы сочетались с приемами логики и аргументации, анализом, синтезом, обобщением, абстрагированием, индукцией, дедукцией.

Нормативную основу исследования составляют положения Конституции Российской Федерации, Уголовного и Уголовно-процессуального кодексов Российской Федерации, других нормативных правовых актов в сфере уголовного судопроизводства, относящихся к предмету исследования. Кроме того, учитывая специфику рассматриваемой проблематики по вопросу расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, важную роль в обосновании выводов работы сыграли нормативные правовые акты, регулирующие порядок деятельности железнодорожного транспорта, отдельных объектов его инфраструктуры.

Теоретическая основа исследования представлена трудами Р. С. Белкина, А. А. Бессонова, В. А. Волынского, А. Ф. Волынского, В. Г. Коломацкого, Е. Р. Россинской и других ученых, к сфере научных интересов которых относятся криминалистическое обеспечение расследования преступлений, использование информационно-телекоммуникационных технологий при расследовании отдельных видов преступлений, а также отдельные особенности расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта. Кроме того, использовались труды Г. Гросса, А. Вейнгарда, А. И. Винберга, А. Н. Васильева, Г. Н. Мудьюгина, Н. А. Якубовича, Г. Л. Грановского, а также иных ученых, разработавших фундаментальные положения теории и истории государства и права, философии права, теории уголовного процесса, методологии юридической науки в целом.

Эмпирическую базу исследования составляют результаты проведенного автором в 2024–2025 гг. анкетирования должностных лиц Следственного комитета Российской Федерации – сотрудников Главного управления криминалистики (Криминалистического центра) СК России (далее – ГУК (КЦ) СК России), а также сотрудников следственных управлений по Новосибирской, Томской, Омской, Кемеровской, Иркутской областям, Республике Хакасия, Республике Алтай, Республике Тыва, Алтайскому, Красноярскому краям, Восточного МСУТ СК России. Опрошено

189 сотрудников, из них: 35 следователей, старших следователей, следователей по особо важным делам, 136 следователей-криминалистов и старших следователей-криминалистов, 18 руководителей и заместителей руководителей следственных отделов, в обязанности которых входило осуществление расследования и криминалистического сопровождения расследования диверсий и иных преступлений на объектах железнодорожного транспорта.

Изучены материалы 98 уголовных дел о совершении диверсий на объектах железнодорожного транспорта, 64 уголовных дела о совершении отдельных преступлений с использованием информационно-телекоммуникационных технологий, 113 уголовных дел о совершении преступлений на объектах железнодорожно-транспортной инфраструктуры (с признаками диверсий или террористических актов) на территории Сибирского и Дальневосточного федеральных округов, а также ряда иных субъектов Российской Федерации, находившихся в производстве следственных органов СК России, ФСБ и МВД России в период 2000–2025 г.г.

При подготовке исследования использованы аналитические и докладные записи подразделений криминалистического сопровождения следствия в Федеральных округах ГУК (КЦ) СК России, справки о работе и статистические отчеты территориальных следственных управлений СК России, статистические данные Судебного департамента при Верховном Суде Российской Федерации и ГИАЦ МВД России.

Таким образом, достоверность и обоснованность выводов, сформулированных в рамках проведенного исследования, обеспечены, в первую очередь, комплексным подходом к процессу сбора и анализа эмпирического материала.

Научная новизна диссертации состоит в разработке теоретических положений, создающих концептуальную основу для внедрения, использования и дальнейшего развития системы криминалистического, в том числе информационно-аналитического, сопровождения расследования

диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта. Кроме того, полученные выводы могут быть экстраполированы на методику осуществления криминалистического сопровождения и расследования иных категорий преступлений, совершаемых с использованием информационно-телекоммуникационных технологий.

Так, в представленной работе:

- установлено точное криминалистическое значение понятия «объект железнодорожного транспорта», его конкретное содержание и современное состояние, обоснована необходимость расширения объема указанного понятия для целей криминалистического сопровождения расследования путем внесения систем цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной инфраструктуры и ее отдельных элементов в его состав;
- проанализирована практика расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта, по результатам чего сформулированы теоретические положения о наиболее распространенных способах совершения указанного преступления – полноструктурным или усеченным (первого типа) способами;
- установлены и представлены материальные и идеальные компоненты действий на этапе подготовки, совершения и сокрытия диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, с учетом практики расследования указанного вида преступлений, статистически обосновано их соотношение в механизме преступления;
- разработаны теоретические положения об особенностях следообразования при совершении диверсий на объектах железнодорожного транспорта, типичных следах (в т.ч. цифровых), предложена их классификация и соотношение в зависимости от исходных следственных ситуаций;

- обоснованы теоретические выводы о личности подозреваемых (обвиняемых), способах их вербовки, взаимосвязи личности с иными отдельными элементами криминалистической характеристики;
- предложено авторское определение информационно-аналитического обеспечения и сопровождения расследования, обоснованы выводы о его соотношении с криминалистическим обеспечением и сопровождением расследования;
- по результатам исследования сформулированы и обоснованы теоретические положения о современном состоянии и возможностях криминалистического сопровождения расследования, даны конкретные тактические рекомендации, в т.ч. по применению отдельных специальных знаний в установленных типовых исходных следственных ситуациях расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта.

Выдвижение и обоснование полученных в результате исследования выводов актуализирует методику расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, с учетом ее кардинального изменения вследствие цифровизации как самого механизма совершения этого вида преступлений, так и процесса их раскрытия и расследования.

Настоящая работа обобщает достижения других авторов в части криминалистического и информационно-аналитического обеспечения, качественно трансформирует их выводы для решения конкретных и наиболее актуальных задач при расследовании диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта.

Результаты проведенного исследования не только дополнят проведенные и проводимые научные изыскания в указанном направлении, но и дадут основания правоприменителям качественно пересмотреть методику расследования диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, эффективно внедрить и использовать в доказывании информационно-аналитический инструментарий.

Положения, выносимые на защиту.

1. Вывод о необходимости включения для целей криминалистического сопровождения в объем содержания понятия «объекты железнодорожного транспорта» системы цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной инфраструктуры и ее отдельных элементов, предопределяющей особенности механизма совершения на них диверсий, включая специфику механизма следообразования, ее криминалистической характеристики, и одновременно выступающей подсистемой системы информационно-аналитического обеспечения их расследования.

2. В настоящее время ключевым элементом механизма совершения диверсий на объектах железнодорожного транспорта выступают информационно-телекоммуникационные технологии, использующиеся для вербовки организаторами их непосредственных исполнителей, координации действий и их финансирования, сокрытия следов преступления, что, в свою очередь, определяет особенности криминалистической характеристики этих преступных деяний.

3. Продолжающееся развитие системы цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной инфраструктуры детерминирует такую разновидность диверсий, как «кибердиверсия», под которой для целей криминалистического сопровождения предложено понимать комплекс несанкционированных и противоправных действий с использованием технических и специальных программных средств, направленных на повреждение или уничтожение информационно-вычислительной системы предприятий и организаций, объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств, средств связи, объектов жизнеобеспечения населения в целях подрыва экономической безопасности и (или) обороноспособности государства.

4. Доминирование информационно-телекоммуникационных технологий в механизме диверсий, совершаемых на объектах

железнодорожного транспорта, обуславливает связь их криминалистической характеристики в целом с криминалистической характеристикой преступлений, совершаемых с использованием этих технологий, а «кибердиверсий» – с криминалистической характеристикой преступлений в сфере компьютерной информации. В этой связи информационной основой методик расследования перечисленных видов преступлений должны выступать систематически обновляющиеся их криминалистические характеристики в своей пересекающейся части и взаимосвязи.

5. Выявленные особенности таких элементов криминалистической характеристики диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, как способ их подготовки, совершения и сокрытия, их типичные следы, закономерно связанные с обстановкой их совершения и личностью преступника, ядром которых являются информационно-телекоммуникационные технологии, выступают основой для криминалистического сопровождения их расследования.

6. Предлагается понимать под информационно-аналитическим сопровождением расследования систему научных знаний, прикладных навыков и умений, а также технологию их применения, предназначенную для обнаружения, фиксации, изъятия, накопления и последующего анализа с использованием технико-криминалистических и программных средств криминалистически значимой информации преимущественно в цифровой форме в целях раскрытия и расследования конкретного преступления.

При этом информационно-аналитическое сопровождение выступает ядром криминалистического сопровождения расследования преступлений, совершенных с использованием информационно-телекоммуникационных технологий.

7. Основанные на выявленных особенностях совершаемых на объектах железнодорожного транспорта диверсий криминалистические рекомендации по организации первоначального этапа их расследования, тактике производства следственных действий (осмотра места происшествия,

иных видов осмотра и иных следственных действий), тактических операций в зависимости от типовых исходных следственных ситуаций, использованию специальных знаний, прежде всего направленных на получение и анализ цифровой криминалистически значимой информации.

Теоретическая и практическая значимость работы предполагает использование сформулированных автором положений как для развития методики расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, так и теории криминалистического и информационно-аналитического сопровождения расследования в целом.

Так, полученные результаты исследования позволили уточнить и актуализировать понятие «объект железнодорожного транспорта» для целей криминалистического сопровождения расследования, определить его точное содержание.

Установленные закономерности процесса подготовки, совершения и сокрытия указанного вида диверсий, а также особенностей следообразования, в том числе и в цифровой среде, позволили предложить авторскую классификацию типичных следов преступления и их удельного веса, установить корреляцию обнаруженных следов с личностью преступника и иными элементами криминалистической характеристики.

Обоснованные выводы о роли криминалистического, в том числе информационно-аналитического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, позволяют утверждать о том, что расследование указанных преступлений невозможно без проведения анализа больших объемов криминалистически значимой информации, а также применения отдельных специальных знаний. Указанные выводы могут быть экстраполированы для целей расследования иных видов преступлений и использованы для прогнозирования новых угроз национальной безопасности.

Решения поставленных задач имеют и прикладной характер, в частности автором, на основе изучения типовых следственных ситуаций на

первоначальном этапе расследования, предложены конкретные алгоритмы действий следователя и оперативно-разыскных подразделений, направленные на наиболее качественное получение криминалистически значимой (в т. ч. и цифровой) информации и использование ее в доказывании.

Полученные выводы могут быть эффективно использованы в практике следственных органов и образовательном процессе юридических вузов при преподавании уголовно-правовых дисциплин и специальных курсов, в том числе по вопросам криминалистического обеспечения расследования отдельных категорий преступлений.

Достоверность и обоснованность выводов обеспечена использованием для решения поставленных задач значительных по объему и разнообразных по содержанию эмпирических данных и теоретических положений, применением нескольких дополняющих друг друга методов научного исследования, которые соответствуют сформулированным при проведении исследования задачам.

Предложения автора обосновываются результатами анализа практики расследования указанной категории преступлений, исследованием научных трудов ученых по теме настоящей работы, результатами анкетирования должностных лиц следственных органов.

Апробация результатов диссертационного исследования. Основные положения диссертации опубликованы в 14 научных статьях, 7 из которых в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов, и отнесенных к категориям «К 1» и «К 2» Перечня рецензируемых научных изданий.

Отдельные теоретические и прикладные положения работы были представлены на научно-представительских мероприятиях:

международной научно-практической конференции «Криминастика – прошлое, настоящее, будущее: достижения и перспективы развития»

(Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019 г.);

международной научно-практической конференции «Следственный комитет Российской Федерации: второе десятилетие на службе Отечеству» (Московская академия Следственного комитета Российской Федерации, 2019 г.);

всероссийской научно-практической конференции, проводимой в рамках деловой программы Международной выставки средств обеспечения безопасности государства – «Интерполитех 2021» (Московский университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя, 2022 г.);

международной научно-практической конференции «Следственная деятельность: наука, образование, практика» («Институт повышения квалификации и переподготовки Следственного комитета Республики Беларусь», 2024 г.);

всероссийской научно-практической конференции «Советская и российская криминалистика: традиции и современные векторы» (Московская академия Следственного комитета имени А.Я. Сухарева, 2024 г.);

всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы противодействия экстремизму, русофобии и украинскому неонацизму» (Краснодарский университет МВД России, 2024 г.);

всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы уголовного судопроизводства» (Московская академия Следственного комитета имени А.Я. Сухарева, 2024 г.);

всероссийской научно-практической конференции «Российское общество и социально-правовые аспекты его безопасности» (Университет прокуратуры Российской Федерации, 2024 г.);

межрегиональной научно-практической конференции «Актуальные вопросы российского уголовного судопроизводства: расследование преступлений, назначение и исполнение наказаний» (КрасГАУ, 2024 г.);

международном научно-практическом семинаре «Противодействие экстремизму и терроризму в современных условиях: национальный и зарубежный опыт» (Академия правоохранительных органов при Генеральной прокуратуре Республики Казахстан, 2025 г.).

всероссийской научно-практической конференции «Актуальные проблемы противодействия экстремизму и терроризму на современном этапе» (Новосибирский военный институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, 2025 г.).

Результаты исследовательской работы внедрены в образовательный процесс Федерального государственного казенного военного образовательного учреждения высшего образования «Новосибирский военный ордена Жукова институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации» и практическую деятельность Восточного межрегионального следственного управления на транспорте Следственного комитета Российской Федерации и Следственного управления Следственного комитета Российской Федерации по Новосибирской области, что подтверждается актами внедрения.

Структура и объем работы определены предметом, целями и задачами исследования. Диссертация состоит из введения, двух глав, включающих шесть параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается выбор и актуальность темы исследования, степень разработанности; обозначаются объект, предмет, цель и задачи исследования; раскрывается научная новизна; дается характеристика теоретической и практической значимости исследования, формулируются положения, выносимые на защиту; отражаются формы апробации полученных результатов и возможность их использования в деятельности органов следствия и в учебном процессе.

Первая глава «Особенности криминалистической характеристики диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, как теоретическая основа криминалистического сопровождения их расследования» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе *«Объекты железнодорожного транспорта: понятие, содержание и их криминалистическое значение»* автором сделан вывод о том, что критическое вмешательство в работу железнодорожного транспорта путем совершения преступлений в отношении его объектов несет повышенную опасность в текущей социально-политической обстановке в Российской Федерации и представляет научный интерес, в том числе для выработки криминалистических рекомендаций, алгоритмов и обеспечения эффективного расследования уголовных дел, связанных с таким посягательством на них.

При изучении понятия «объект железнодорожного транспорта» автором приведены и структурированы мнения ученых по данному вопросу, раскрыто его содержание, приведенное в виде пяти основных групп объектов: магистральных железнодорожных линий, малоинтенсивных железнодорожных линий, информационных комплексов управления движением, локомотивным и вагонным хозяйством, иными объектами мобилизационного значения.

Также сделан вывод о необходимости актуализации содержания понятия «объект железнодорожного транспорта» с учётом цифровизации, в связи с чем в его объем предложено включить шестую группу объектов, представляющих собой систему цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной инфраструктуры, а также ее отдельные элементы, которые имеют важное криминалистическое значение в методике расследования рассматриваемого вида диверсий.

Автором обоснованы предложенные изменения, в том числе приведенной практикой расследования преступлений указанной категории. Расследование диверсий в настоящее время неразрывно связано

как с расследованием преступлений, совершенных в сфере информационно-телекоммуникационных технологий (кибердиверсии), так и с использованием средств информационно-телекоммуникационных технологий как орудия преступления, для вербовки исполнителей, организации и координации совершения, финансирования преступлений, сокрытия их следов. В этой связи системы цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной инфраструктуры являются источником большого объема цифровой криминалистически значимой информации о совершенном преступлении и подлежат криминалистическому изучению и исследованию.

Во втором параграфе «Способы и механизм совершения диверсий на объектах железнодорожного транспорта» с учетом полученной статистики и изучения материалов уголовных дел сделаны выводы о наиболее распространённых способах совершения диверсий – полноструктурным либо усечённым (первого типа) способами. Автором обосновывается вывод о том, что способ совершения диверсий как последовательная система действий преступника(-ов) обуславливается двумя составными компонентами: идеальным и материальным, которые характерны для всех трех этапов (подготовки, совершения и сокрытия), но в большей или меньшей степени.

Сделан вывод о наиболее распространенных способах реализации материального компонента действий по совершению диверсий на объектах железнодорожного транспорта, которыми являются: поджог, взрыв, ряд иных действий, а также кибердиверсии.

Установлено, что этап подготовки, совершения и сокрытия диверсий, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта, а в особенности кибердиверсий, характеризуется ситуацией, когда в информационно-телекоммуникационной сети Интернет и памяти электронных устройств, используемых подозреваемыми (обвиняемыми), остается большой объем цифровой криминалистически значимой информации пригодной для исследования в целях раскрытия указанного вида преступлений.

В третьем параграфе «Типичные следы диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, их взаимосвязь с обстановкой преступления и личностью преступника» автором установлено, что совершение диверсий на объектах железнодорожного транспорта оставляет большой объем материальных следов, которые доступны для непосредственного восприятия и могут быть исследованы в т. ч. эксперты путем.

На основании приведенных статистических показателей сделан вывод о том, что на этапе приготовления широко представлены следующие группы следов: носители цифровой криминалистически значимой информации в 100 % рассмотренных случаев; цифровая криминалистически значимая информация в виде: сведений о содержании диалогов с кураторами и заказчиками (64 % случаев), фото-, видеоизображений ранее совершенных диверсий (61 % случаев), скриншотов спутниковых снимков объектов преступного посягательства (63 % случаев), сведений об аккаунтах лиц, осуществлявших вербовку, и лиц, ей подвергнутых, сведений о банковских и/или иных счетах, используемых для оплаты совершенных диверсий (24 % случаев), различного рода метаданных, оставшихся в памяти устройств-носителей и систем облачного хранения данных и иные следы, подтверждающие подготовку к совершению диверсии, связь организатора и исполнителей и т.д. (80 % случаев), сведений в цифровых информационных системах ОАО «Российские железные дороги».

На этапе совершения диверсии наиболее распространены: идеальные следы в виде показаний подозреваемых, обвиняемых и свидетелей о совершенной диверсии (94 % случаев). Устройства-носители цифровой информации и содержащиеся в их памяти сведения об обмене информацией о подготовке и совершении преступления (в 96–100 % случаев в зависимости от отдельных видов); цифровые сведения о соединениях между абонентами и/или абонентскими устройствами (в т. ч. триангуляция абонента), сведения о банковских транзакциях (в 96–100 % случаев в зависимости от отдельных

видов); следы-отображения, подтверждающие внесение постороннего открытого источника огня. Следы-вещества, которые указывают на применение интенсификаторов горения (в 82 % случаев); следы-предметы представлены предметами, предназначенными для получения доступа или повреждения объектов преступного посягательства (в 66 % случаев); следы-предметы в виде личных вещей и обуви подозреваемых и обвиняемых (в 61 % случаев).

На этапе сокрытия целесообразно говорить о группе следов-предметов, свидетельствующих об уничтожении орудий преступления (66 % случаев). По результатам изучения типичных следов диверсий на объектах железнодорожного транспорта автором делается вывод об их сходстве в части содержания и специфики формирования, а также непосредственной неразрывной связи с обстановкой совершения диверсий и личностью преступников. Исследованием также установлен типичный криминалистический портрет личности преступника, совершающего диверсии на объектах железнодорожного транспорта, исследована его информационная составляющая.

Аргументируется авторская точка зрения о том, что обстановка совершения диверсии всегда связана с предметом преступления и способом совершения, эта связь обуславливается направленностью умысла на уничтожение или повреждение объекта железнодорожной транспортной инфраструктуры в конкретное время, в конкретном месте способом, позволяющим добиться максимального преступного результата.

Глава вторая «Понятие и основные направления криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта» состоит из трех параграфов.

В первом параграфе «Понятие, содержание и виды криминалистического сопровождения расследования диверсий на железнодорожном транспорте, его взаимосвязь с информационно-

аналитическим сопровождением расследования» автором проводится анализ точек зрения различных ученых, посвящавших свои работы понятию криминалистического сопровождения и криминалистического обеспечения расследования преступлений, делается вывод о конкретном содержании указанных понятий и их соотношении.

Соискателем сформулировано авторское определение криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта. Рассмотрены различные виды криминалистического сопровождения в зависимости от этапа расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта: начальный этап «первичное сопровождение», промежуточный этап «последующее сопровождение», оказание методической помощи на заключительном этапе.

Автором определены конкретные формы участия следователя-криминалиста, предложена их классификация в виде: организационной; тактико-методической; технико-криминалистической и информационно-аналитической, раскрыто их содержание.

С учетом результатов проведенного изучения криминалистических особенностей рассматриваемых диверсий, неотъемлемым элементом механизма которых выступают информационно-коммуникационные технологии, автором дается определение информационно-аналитического обеспечения и сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, делается вывод об их объеме содержания и соотношения.

Исследуются современные возможности информационно-аналитического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, рассматриваются все возможности указанного вида сопровождения, представленные широким видом технико-криминалистических и программных инструментов.

Во втором параграфе «Тактическое сопровождение расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта»

автором исследуются работы ученых, посвящённые тактике производства следственных действий, делаются корреспондирующие выводы о возможности использования рекомендаций указанных авторов для производства первоначальных следственных действий при расследовании диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта.

Диссидентом актуализируются тактические рекомендации о проведении указанных следственных действий с учетом глобальной цифровизации процесса подготовки, совершения и сокрытия преступлений.

С учетом анализа эмпирического материала автором установлены типичные исходные следственные ситуации, когда:

- получена цифровая криминалистически значимая информация о совершении диверсии. Место совершения и лица, совершившие диверсию, не установлены;
- получена криминалистически значимая информация о совершении диверсии. Место совершения диверсии установлено, лица, совершившие диверсию, не установлены;
- получена цифровая криминалистически значимая информация о групповых фактах совершения (подготовки к совершению) диверсий. Место совершения и лица, осуществляющие подготовку и совершение диверсии, не установлены, на основании анализа практики расследования предложены конкретные тактические рекомендации по проведению комплекса следственных и иных процессуальных действий.

Сделан вывод о том, что при вариативности и возможности быстрого изменения исходной следственной ситуации путем получения новой криминалистически значимой информации, в том числе из информационно-телекоммуникационной сети Интернет, следует использовать предложенные тактические рекомендации для координации взаимосвязанных действий, организуемых органами следствия и оперативными подразделениями для решения поставленных задач по раскрытию и расследованию диверсий,

совершенных на объектах железнодорожного транспорта, пресечения совершаемых преступных действий и установления всех причастных лиц.

В третьем параграфе «Особенности использования специальных знаний в рамках криминалистического сопровождения расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта» диссертантом исследуется роль специальных знаний в криминалистическом сопровождении расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта.

Сделан вывод об отдельных группах специальных знаний, необходимых для раскрытия и расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, в частности: научные знания, представляющие собой результаты ранее проведенных фундаментальных научных исследований; технические знания, представляющие собой результаты изучения строения, организации и функционирования сложных систем и оборудования; профессиональные знания, представляющие собой результаты обобщения практического опыта и деятельности в конкретной сфере, указанные группы знаний проиллюстрированы с использованием конкретного эмпирического материала.

Отдельно автором проанализирован способ реализации специальных знаний в виде производства судебных экспертиз, приведена статистика их проведения, обозначены конкретные виды и их количественное соотношение.

Признается неоднозначность подхода к обязательному назначению экспертиз по устройствам-носителям цифровой криминалистически значимой информации, автором выдвигается ряд тезисов о невозможности подмены осмотра предметов и документов производством судебной экспертизы.

Делается вывод, что назначение судебных компьютерно-технических экспертиз по делам о диверсиях, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, целесообразно в ситуациях высокого тактического риска утраты цифровой криминалистически значимой информации, а также во всех случаях, когда имеются признаки совершения кибердиверсии в отношении

критической информационной инфраструктуры объектов железнодорожного транспорта.

Результаты исследования подтверждают вывод о невозможности расследования указанной группы преступлений без привлечения специалистов, которые позволяют следователям установить механизм приготовления, совершения и сокрытия диверсии на объектах железнодорожного транспорта, а также все цифровые следы, оставшиеся при реализации каждого из этапов преступления.

Помощь профильных специалистов позволяет точно установить объем незаконного вмешательства в работу железнодорожной инфраструктуры, вид и размер причиненного ущерба, точно зафиксировать всю криминалистически значимую информацию и правильно ее интерпретировать для целей расследования.

В *заключении* представлены сформулированные по результатам проведенного исследования выводы и научно обоснованные предложения по оптимизации криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта. Подтверждается решение ранее поставленных перед исследованием задач.

Утверждается, что результаты исследования апробированы и признаны эффективными следственными органами, а также могут быть использованы в качестве основы для повсеместного внедрения системы информационно-аналитического сопровождения расследования преступлений.

Делается вывод о том, что предложенная для целей криминалистического сопровождения расследования конструкция и содержание понятия «кибердиверсия» могут быть использованы для проведения дальнейших исследований и актуализации уголовно-правовой характеристики современных диверсий.

В *приложениях* представлены: выдержка из алгоритма, разработанного диссертантом по результатам расследования одних из первых диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, внедренного

в работу Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СК России.

Систематизированные сведения о проведенном анкетировании 189 действующих сотрудников Следственного комитета Российской Федерации, занимающих должность руководителей и заместителей следственных отделов, следователей по особо важным делам, следователей-криминалистов, старших следователей и следователей, а также аналитическая справка о результатах изучения материалов 275 уголовных дел, доследственных проверок, контрольных производств по ним отдельных процессуальных документов.

Научные статьи, опубликованные в научных журналах и изданиях, включенных в перечень российских рецензируемых научных журналов и изданий², рекомендованных Высшей аттестационной комиссией для опубликования основных научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук (все статьи опубликованы в научных журналах, относящихся к категории К2):

1. Черданцев, А. Ю. Понятие цифровых доказательств, современное состояние и их роль в доказательственном процессе / А. Ю. Черданцев. // Юридическая наука и практика. – 2019. – Т. 15, № 4. С. 55–60. (0, 69 п.л.).
2. Черданцев, А. Ю. Цифровые следы как криминалистический феномен / А. Ю. Черданцев. // Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации. – 2019. – № 4 (22). С. 178–180. (0, 35 п.л.).
3. Черданцев, А. Ю. О криминалистическом аспекте обеспечения наглядности цифровых доказательств в суде / А. Ю. Черданцев. // Вестник Академии Следственного комитета Российской Федерации. – 2021. – № 2 (28). С. 153–156. (0, 46 п.л.).

² В соответствии с письмом Высшей аттестационной комиссии при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации от 06.12.2022 г. № 02-1198, с 01.09.2023 года журналы, входящие в перечень рецензируемых научных изданий распределены по категориям К1, К2, К3.

4. Черданцев, А. Ю. Практические проблемы получения, анализа и последующей правильной интерпретации полученной цифровой криминалистически значимой информации / А. Ю. Черданцев // Эксперт-криминалист. – 2022. – № 4. С. 26–29. (0, 46 п.л.).

5. Черданцев А. Ю. Об отдельных аспектах криминалистической характеристики преступлений диверсионной направленности, совершенных несовершеннолетними / В. П. Ануфриев, А. Ю. Черданцев. // Расследование преступлений: проблемы и пути их решения. – 2023. – № 4 (42). С. 86–91. (в соавт., соавторство не разделено, 0, 69 п.л.).³

6. Черданцев, А. Ю. Практические проблемы и особенности формирования информационно-аналитических моделей преступлений / А. Ю. Черданцев. // Юридический мир. – 2024. – № 4. С. 49–52. (0, 46 п.л.).

7. Черданцев, А. Ю. Груминг как способ деструктивного влияния на поведение несовершеннолетних и угроза национальной безопасности России / Н. В. Кондраткова, А. Ю. Черданцев // Военно-правовые и гуманитарные науки Сибири. – 2025. – № 1 (23). С. 93–102. (в соавт., соавторство не разделено, 1, 16 п.л.).⁴

Публикации в иных изданиях:

1. Черданцев, А. Ю. Облачные системы хранения цифровых данных, как объект криминалистического исследования / А. Ю. Черданцев. // Технико-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений : сб. ст. Всерос. науч.-практ. конф., проводимая в рамках деловой программы Междунар. выст. средств обеспечения безопасности государства, Москва, 21 окт. 2021 г. – Москва : Моск. ун-т МВД России им. В. Я. Кикотя, 2022. С. 228–232. (0, 58 п.л.).

³ Ануфриевым В.П. осуществлен сбор эмпирического материала в Восточном МСУТ СК России, Черданцевым А.Ю. осуществлена подготовка, последующий анализ собранного материала и написание текста научной статьи.

⁴ Кондратковой Н.В. осуществлен сбор и подготовка эмпирического материала, Черданцевым А.Ю. осуществлен последующий анализ собранного материала и написание текста научной статьи.

2. Черданцев, А. Ю. Об отдельных принципах использования технологий искусственного интеллекта в уголовно-процессуальной деятельности / А. Ю. Черданцев. // Актуальные проблемы уголовного судопроизводства : материалы IV Всерос. науч.-практ. конф., Новосибирск, 30 мая 2024 г. – Москва : Моск. акад. Следств. комитета Российской Федерации, 2024. С. 104–107. (0, 46 п.л.).

3. Черданцев, А. Ю. Об отдельных практических проблемах работы с цифровой криминалистически значимой информацией / А. Ю. Черданцев. // Особенности противодействия гибридным угрозам в отношении Российской Федерации : материалы Луган. междунар. юрид. форума, Луганск, 14 мая 2024 г. – Луганск : Луган. акад. Следств. комитета Российской Федерации, 2024. С. 192–199. (0, 92 п.л.).

4. Черданцев, А. Ю. Об отдельных вопросах создания и развития систем поддержки принятий решений для следователей / А. Ю. Черданцев. // Следственная деятельность: наука, образование, практика : материалы IV Междунар. науч.-практ. конф. (г. Минск 09.09.2024 г.). – Минск : Ин-т повышения квалификации и переподготовки Следств. комитета Республики Беларусь, 2024. С. 349–354. (0, 69 п.л.).

5. Черданцев А.Ю. Практический взгляд на причины и последствия деструктивного информационного-психологического воздействия на несовершеннолетних / Н. А. Морозова, А. Ю. Черданцев. – Текст : непосредственный // Российское общество и социально-правовые аспекты его безопасности : сб. материалов Всерос. науч.-практ. конф. с междунар. участием, Москва, 25–26 апр. 2024 г. – Москва : Ун-т прокуратуры РФ, 2024. С. 170–176. (в соавт., соавторство не разделено, 0, 81 п.л.).

6. Черданцев, А. Ю. Следственный комитет России как субъект информационно-аналитической деятельности /Н. А. Морозова, А. Ю. Черданцев // Актуальные вопросы российского уголовного судопроизводства: расследование преступлений, назначение и исполнение наказаний : материалы Межрегион. науч.-практ. конф., Красноярск,

08–09 нояб. 2024 г. / редкол.: Курбатова С. М. [и др.]. – Красноярск : Краснояр. гос. аграр. ун-т, 2025. С. 111–115. (в соавт., соавторство не разделено 0, 58 п.л.).

7. Черданцев, А. Ю. Кибердиверсии - новый вызов национальной безопасности России / А. Ю. Черданцев. // Актуальные проблемы противодействия экстремизму и терроризму на современном этапе : сборник научных статей IV Всероссийской научно-практической конференции с международным участием, Новосибирск, 25–26 февраля 2025 года. – Новосибирск: Новосибирский военный институт имени генерала армии И.К. Яковлева войск национальной гвардии Российской Федерации, 2025. С. 547–552. (0, 69 п.л.).