

В диссертационный совет 77.2.001.01,
созданный на базе ФГКОУ ВО «Московская академия
Следственного комитета Российской Федерации»

125080, г. Москва, ул. Врубеля, д. 12

ОТЗЫВ

**официального оппонента на диссертацию Черданцева Антона Юрьевича
на тему: «Криминалистическое сопровождение расследования диверсий,
совершенных на объектах железнодорожного транспорта», представленную
на соискание ученой степени кандидата юридических наук.**

Специальность 5.1.4. Уголовно-правовые науки (юридические науки)

Диссертационное исследование А.Ю. Черданцева посвящено актуальной и значимой с научной и практической точек зрения теме, сосредоточенной на проблемах расследования диверсий, совершаемых в отношении объектов железнодорожного транспорта – вопросе, который порождает целый ряд теоретических и прикладных задач для правоохранительных органов в современных условиях.

В 2022 году Россия столкнулась с существенным усилением угроз национальной безопасности, что привело к стремительному увеличению преступлений, нацеленных на подрыв обороноспособности и экономической устойчивости государства. С этого момента показатели статистики свидетельствуют о тревожной тенденции: количество подобных противоправных деяний возросло на 79%, что указывает на системный характер угрозы. Особую обеспокоенность вызывает выбор злоумышленниками в качестве цели – железнодорожно-транспортной инфраструктуры, которая стала приоритетным объектом атак, поскольку играет ключевую роль в обеспечении мобильности вооружённых сил и поддержании экономической стабильности страны. Основные методы противоправной деятельности – взрывы и поджоги. При этом координация операций зачастую осуществляется зарубежными спецслужбами. Для вербовки исполнителей, подготовки диверсий и отчётности активно используются интернет-ресурсы.

Нападение на критическую инфраструктуру страны имеет серьезные негативные последствия, в частности, нарушение работы систем цифрового управления железнодорожной сетью приводит к остановке перевозок военных грузов и личного состава в районы проведения специальной военной операции. Кроме того, это подрывает экономическую безопасность государства, нарушая логистические цепочки и угрожая бесперебойности транспортных коммуникаций. Реализация преступной деятельности сопряжена с доступом к охраняемой компьютерной информации, что требует от правоохранителей своевременного выявления таких инцидентов, анализа,

изытия и исследования значительного объёма цифровой информации, имеющей важное доказательственное значение.

В работе органов предварительного расследования существенные проблемы создаёт недостаток современных научно обоснованных методик, направленных на раскрытие и расследование обозначенных преступлений. Существующие криминалистические подходы, разработанные в «доцифровую эпоху» не адаптированы к современным реалиям, где информационно-коммуникационные технологии играют ключевую роль на всех этапах преступной деятельности, от подбора и вербовки исполнителей до сокрытия следов. Они не учитывают объём цифровых следов, оставляемых преступниками, а также новые способы совершения преступлений.

На сегодняшний день в научной литературе пока не представлено комплексного исследования, посвящённого криминалистическому сопровождению расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта. Также отсутствуют анализ взаимосвязей элементов криминалистической характеристики таких преступлений и оценка влияния цифровизации на механизм их совершения. Ситуация осложняется продолжающейся геополитической нестабильностью и расширением географии гибридных боевых действий против нашего государства. В условиях стремительного увеличения количества обозначенных преступлений правоохранительные органы остро нуждаются в научно-технической поддержке своей деятельности. Выходом из ситуации служит разработка актуализированных методик расследования, учитывающих специфику цифровизации процессов вербовки и подготовки исполнителей, современные технологии, используемые для совершения диверсий, особенности следообразования в цифровой среде, а также возможности информационно-аналитического сопровождения следственных действий.

Игнорирование этих факторов не только снижает эффективность криминалистического сопровождения расследования, но и препятствует оперативному внедрению необходимых мер профилактического характера. Вышеизложенное свидетельствует об **актуальности** проблемы, затронутой диссертантом, а сама работа актуализирует методику расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта с учётом кардинальных изменений, вызванных цифровизацией. С одной стороны, цифровые технологии трансформируют механизмы совершения преступлений, а с другой – открывают новые возможности для их раскрытия и доказывания.

Научная новизна проделанной работы формирует целостную теоретическую основу отражена в положениях, выносимых на защиту (с. 13-16).

Степень **обоснованности выводов** и рекомендаций диссертации подтверждается: теоретической базой исследования (с. 10), методологией и методами работы (с. 8-9), научной интерпретацией эмпирических данных (с. 10-11), достаточной апробацией результатов (с. 17-19).

Репрезентативность теоретических положений и рекомендаций обусловлена использованием значительного объема эмпирического материала (в том числе данных официальной статистики) и результатами собственных исследований автора. Диссертант опирался на анализ практики расследования соответствующей категории преступлений, изучение научных трудов по теме исследования, результаты анкетирования должностных лиц Следственного комитета Российской Федерации.

Опрошено 189 сотрудников Следственного комитета Российской Федерации, занимающих должность руководителей и заместителей следственных отделов, следователей по особо важным делам, следователей-криминалистов, старших следователей и следователей в десяти субъектах Российской Федерации, в обязанности которых входило осуществление расследования диверсий и иных преступлений на объектах железнодорожного транспорта, что отражено в приложениях к диссертации (с. 276-285). Особого внимания заслуживает обширная подборка примеров из следственной практики, а также использование личного опыта следственной работы автора.

Изучены материалы 98 уголовных дел о совершении диверсий на объектах железнодорожного транспорта, 64 уголовных дел о совершении преступлений с использованием информационно-коммуникационных 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, ряда иных субъектов Российской Федерации.

Основные концептуальные положения данного исследования также получили необходимую **апробацию** путем участия соискателя в научно-практических конференциях, форумах, круглых столах международного, всероссийского и регионального уровней.

Теоретические положения, выводы, научно-практические рекомендации, содержащиеся в диссертации А.Ю. Черданцева нашли отражение в 14 научных статьях (общ. об. 9 п.л.), 7 из которых опубликованы в ведущих рецензируемых научных журналах, рекомендованных ВАК при Минобрнауки России для опубликования основных научных результатов диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук (с. 16-18).

Результаты исследования также представлены в научных докладах на многочисленных конференциях, форумах и круглых столах, внедрены в образовательный процесс и научную деятельность Новосибирского военного института Росгвардии России, использованы в практической работе Следственного управления СК России по Новосибирской области и Восточного межрегионального следственного управления на транспорте СК России.

Анализ диссертационного исследования А. Ю. Черданцева позволяет утверждать, что сформулированные в работе научные положения, выводы и рекомендации являются апробированными, обоснованными и достоверными,

что убедительно свидетельствует о личном вкладе автора в проведённое исследование и подтверждает его самостоятельность.

Структура диссертации логично вытекает из поставленных целей и задач исследования и включает две главы (состоящие из шести параграфов), заключение, список литературы и приложения.

Об актуальности, новизне, теоретической и практической значимости работы свидетельствует ее содержание. Обосновав во **введении** выбор темы исследования (с. 3-5), степень её разработанности (с. 5-6), сформулировав предмет и объект исследования (с. 7), цель и задачи (с. 7-8), использованную методологию (с. 8-9), положения, выносимые на защиту, обоснованность и достоверность полученных результатов, а также их апробацию (с. 17-19), диссертант изложил теоретические основы для создания, внедрения и дальнейшего развития системы криминалистического сопровождения расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта, в том числе, с использованием информационно-аналитических инструментов.

Первая глава «Особенности криминалистической характеристики диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, как теоретическая основа криминалистического сопровождения их расследования» (с. 20-125) включает три параграфа.

В первом параграфе «Объекты железнодорожного транспорта: понятие, содержание и их криминалистическое значение» (с. 20-48) дается определение и содержание понятия объектов железнодорожного транспорта, их значение для криминалистической характеристики. Проанализированы и определены факторы, обуславливающие специфику функционирования данных объектов, влияющие на механизм совершения диверсионных посягательств на них. Одним из ключевых выводов стало обоснование необходимости актуализации содержания понятия «объект железнодорожного транспорта» с учётом процессов цифровизации: в его объём предложено включить системы цифрового обеспечения функционирования железнодорожно-транспортной инфраструктуры и её отдельные элементы, имеющие существенное криминалистическое значение при расследовании данного вида преступлений (с. 32).

Во втором параграфе «Способы и механизм совершения диверсий на объектах железнодорожного транспорта» (с. 49-86) на основе анализа статистической информации и материалов уголовных дел автор систематизировал способы совершения диверсий и установил, что наиболее распространёнными являются полноструктурный и усечённый способы (первого типа) (с. 53). Для каждого из них сформулированы теоретические положения, отражающие специфику.

В третьем параграфе «Типичные следы диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, их взаимосвязь с обстановкой преступления и личностью преступника» (с. 87-125) дана характеристика этапов преступной деятельности, исследованы типичные следы указанных преступлений и их взаимосвязь с иными элементами криминалистической

характеристики, включая личность преступника. Соискателем исследованы материальные и идеальные компоненты действий, реализуемых при подготовке, совершении и сокрытии диверсий, что обосновано статистическими данными их соотношения в механизме преступления (с. 54-86). Полученные выводы дают возможность глубже понимать логику субъектов преступной деятельности и своевременно вносить коррективы в методику расследования, повышая ее эффективность.

Раскрыты особенности возникновения следов (включая цифровые) при совершении преступлений на объектах железнодорожного транспорта. Предложена классификация следов, проанализировано их соотношение в зависимости от исходных следственных ситуаций (с. 106-125), что обуславливает целенаправленный поиск и фиксацию доказательств.

Обоснованы выводы о типичных чертах подозреваемых (обвиняемых) (с. 96-105), механизмах их вербовки, взаимосвязи личностных особенностей с другими элементами криминалистической характеристики.

Во второй главе «Понятие и основные направления криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта» (с. 126-231) диссертант, опираясь на собранный эмпирический материал разработал конкретные тактические рекомендации по проведению комплекса следственных и иных процессуальных действий исходя из сформулированных типичных исходных следственных ситуаций, возникающих при расследовании обозначенных преступлений (с.168-198). Особое внимание уделено специальным знаниям и их использованию в ходе криминалистического сопровождения расследования рассматриваемых диверсий (с. 126-231).

В работе выделены группы специальных знаний, необходимых для раскрытия и расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, проанализирован механизм их реализации через производство судебных экспертиз, дана классификация по видам. Диссертант прав, когда утверждает о невозможности эффективного расследования преступлений обозначенной категории без привлечения специалистов, которые помогают следователям установить механизм подготовки, совершения и сокрытия диверсий, а также выявить цифровые следы, оставленные на каждом этапе совершения преступного деяния.

В заключении (с. 232-235) диссертации подведены итоги проведённой работы, направленные на совершенствование методики расследования преступлений в транспортной сфере. **Приложения** наглядно иллюстрируют существующие проблемы по теме исследования и служат дополнительным подтверждением обоснованности сделанных автором выводов.

Автореферат верно передаёт основное содержание диссертации, а выводы и результаты исследования нашли отражение в положениях, выносимых на защиту.

Диссертационное исследование написано грамотно, материал изложен логично, последовательно, работа оформлена в полном соответствии с

требованиями, установленными Министерством образования и науки Российской Федерации. Тема исследования раскрыта необходимым объёмом, позволяющем достичь поставленных целей и задач. Выводы и предложения автора аргументированы и подтверждены данными правоприменительной практики, что ещё раз подчёркивает научную **теоретическую и практическую значимость** диссертационного исследования для следователей, сотрудников органов дознания, экспертов и судей.

При всестороннем анализе диссертационного исследования в целом следует дать ему положительную оценку. Она является самостоятельной, оригинальной и законченной научно-квалификационной работой, в которой изложены результаты комплексного монографического исследования актуальных теоретико-прикладных проблем формирования научно-обоснованных рекомендаций по криминалистическому сопровождению расследования диверсий на объектах железнодорожного транспорта. Полученные автором новые научные результаты хорошо аргументированы и наряду с положениями, выдвинутыми для публичной защиты, позволяют решить научную проблему, имеющую важное значение для развития науки криминалистики, а также совершенствования следственной и судебной практики.

Положительно оценивая диссертационную работу в целом, следует отметить, что она, как и другие монографические исследования, не лишена отдельных недостатков, неточностей, дискуссионных положений.

1. Как известно, криминалистическая характеристика является основой для построения криминалистической методики расследования преступления. Иными словами, как отмечает автор служит основой для формирования научно-обоснованных рекомендаций по раскрытию и расследованию диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта. Об этом также указано в перечне поставленных задач диссертационного исследования (с. 9). Вместе с тем в диссертации автор использует термин *«криминалистическое сопровождение расследования»*, а не о методика расследования преступлений. Представляется, что такая позиция автора нуждается в дополнительной аргументации.

Кроме того, базой для построения криминалистических методик расследования преступлений служит криминалистическая характеристика либо механизм преступления (направление, разработанное профессором А.М. Кустовым). Хотелось также услышать мнение автора относительно того, какое место он отводит категории *«криминалистическое сопровождение расследования преступлений»*, которую использует в диссертации для формирования частной криминалистической методики расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта.

2. Название параграфа 1.2. первой главы диссертации заявлено как *«Способы и механизм совершения диверсий на объектах железнодорожного транспорта»*. Вместе с тем механизм преступления – это самостоятельная категория, представляющая сложную динамическую систему процессов

взаимодействия участников преступления (прямых и косвенных) между собой и с материальной средой, сопряжённых с использованием соответствующих орудий, средств и иных элементов, в число которых входит способ совершения преступления. Исходя из этого, соотносить понятия способ совершения преступления и механизм преступления представляется не совсем правильным. Со способом рассматриваемых диверсий целесообразно рассматривать такой структурный элемент криминалистической характеристики, как *механизм слеодообразования*, поскольку в них отчетливо просматриваются корреляционные связи и зависимости.

3. В соответствии с точкой зрения оппонента, цель диссертации состоит не только в разработке теоретико-методологических основ и практических рекомендаций по осуществлению криминалистического сопровождения расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта, но и, прежде всего, в повышении эффективности самого процесса расследования.

4. Автор в диссертации неоднократно употребляет термин «типовая следственная ситуация», «типовая исходная следственная ситуация» (с. 8, 13, 15, 16, 173 и т.д.). Однако природа понятия «типовой» предполагает какое-либо предписание, норматив, в то время как природа понятия «типичный» указывает на описание, констатацию ситуации с которой следователь может столкнуться при расследовании преступления. В связи с этим как это принято в языке криминалистике автору следовало использовать устоявшийся термин *типичная исходная следственная ситуация*, содержательное понятие которой в прикладном аспекте включают совокупность обстоятельств, реально сложившихся в деятельности следователя на момент выбора и реализации тактического приема.

5. Уголовно-процессуальный кодекс РФ требует выявления в процессе расследования обстоятельств, способствовавшие преступлению (ч. 2 ст. 73). Соответственно, установление таких обстоятельств, причин и условий, способствовавших совершению диверсий на объектах железнодорожного транспорта, обуславливает возможность выработки мер профилактического характера. Представляется, что данное диссертационное исследование имело большую практическую ценность, если бы автор рассмотрел вопросы криминалистической профилактики обозначенных преступлений.

Указанные замечания и вопросы не влияют на общую положительную оценку работы, оставляя возможность для дальнейшей дискуссии и исследований в указанном научном направлении.

Исходя из изложенного, представляется возможным сделать следующие итоговые выводы:

1. Представленная к защите диссертация Черданцева Антона Юрьевича на тему «Криминалистическое сопровождение расследования диверсий, совершенных на объектах железнодорожного транспорта», соответствует критериям, установленным п.п. 9-14 Положения о порядке присуждения ученых степеней, утвержденного Постановлением Правительства Российской

Федерации от 24.09.2013 № 842 (в действующей редакции), является научно-квалификационной работой, в которой на основании выполненного автором исследования содержится решение научной задачи, имеющей значение для совершенствования уголовно-правовых наук.

2. Автор диссертации – Черданцев Антон Юрьевич заслуживает присвоения ему искомой ученой степени кандидата юридических наук по специальности 5.1.4. – уголовно-правовые науки (юридические науки).

Официальный оппонент:

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



М.М. Милованова

«19» января 2026 года

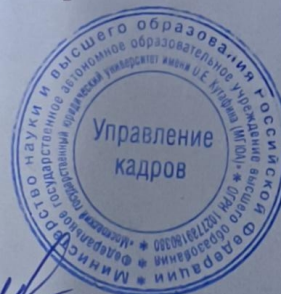
Милованова Марина Михайловна – кандидат юридических наук по специальности 12.00.09 – уголовный процесс; криминалистика; судебная экспертиза и оперативно-розыскная деятельность. Ученое звание: доцент (ученое звание присвоено по кафедре уголовно-правовых дисциплин).

Место работы: Федеральное государственное автономное образовательное учреждение высшего образования «Московский государственный юридический университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА)». Сокращенное наименование на русском языке: Университет имени О.Е. Кутафина (МГЮА). Адрес места работы: 123242, г. Москва, ул. Садовая-Кудринская, д. 9, стр.1. Тел.: +7 (499) 244-88-88. Официальный сайт: <https://msal.ru>. Электронная почта: mmmilovanova@msal.ru

ПОДПИСЬ
ЗАВЕРЯЮ

Начальник отдела
Управления кадров

«18-01-2026»



М.А. Коваль