

На правах рукописи



Фролов Вячеслав Владимирович

**ИСПОЛЬЗОВАНИЕ ИНФОРМАЦИОННЫХ ТЕХНОЛОГИЙ В
МЕТОДИКЕ РАССЛЕДОВАНИЯ ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНЫХ
ПРОИСШЕСТВИЙ**

Специальность: 5.1.4. Уголовно-правовые науки
(юридические науки)

Автореферат
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Краснодар – 2025

Работа выполнена в Федеральном государственном бюджетном образовательном учреждении высшего образования «Кубанский государственный аграрный университет имени И. Т. Трубилина».

Научный руководитель: доктор юридических наук, профессор
Заслуженный юрист Российской Федерации
Зеленский Владимир Дмитриевич

Официальные оппоненты: **Варданян Акоп Вараздатович**
доктор юридических наук, профессор,
ФГКОУ ВО «Ростовский юридический институт
Министерства внутренних дел Российской
Федерации», начальник кафедры
криминалистики и оперативно-разыскной
деятельности

Кольчурин Андрей Геннадьевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Северо-Кавказского филиала ФГБОУ ВО
«Российский государственный университет
правосудия им. В.М. Лебедева», доцент кафедры
уголовно-процессуального права

Ведущая организация: **ФГАОУ ВО «Балтийский государственный
университет имени Иммануила Канта»**

Защита диссертации состоится « 26 » ноября 2025 года в 13⁰⁰ часов на заседании диссертационного совета 35.2.019.01 на базе ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И. Т. Трубилина», по адресу: 350044, г. Краснодар, ул. Калинина, 13, главный учебный корпус, ауд. 215.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке университета и на сайтах: ФГБОУ ВО «Кубанский государственный аграрный университет имени И. Т. Трубилина» – www.kubsau.ru и ВАК – <https://vak.minobrnauki.gov.ru>

Автореферат разослан « ____ » _____ 2025 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета,
кандидат юридических наук

С. И. Грицаев

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Обеспечение безопасности дорожного движения является одной из основных задач Российской Федерации, заключающейся в повышении степени защищенности участников дорожного движения от дорожно-транспортных происшествий и их последствий. Ежегодно в Российской Федерации происходит около 130 тыс. дорожно-транспортных происшествий. В результате дорожно-транспортных происшествий гибнут люди, причиняется значительный имущественный ущерб обществу, государству и гражданам. Согласно статистическим данным, в 2023 году произошло 132,4 тыс. дорожно-транспортных происшествий, что на 4,5 % больше, чем в 2022 году, при этом погибло 14,5 тыс. человек (+2,3 %), ранено 166,5 тыс. (+4,3 %).¹ По итогам 9 месяцев 2024 года на территории Российской Федерации зарегистрировано 96 389 дорожно-транспортных происшествий, в которых погибли 10 422 человека и 120 152 получили ранения (каждое одиннадцатое ДТП привело к смертельному исходу).² Величина социально-экономического ущерба государства от ДТП ежегодно составляет 900 000 млн рублей (около 2 % ВВП РФ).³

Необходимо указать, что при расследовании дорожно-транспортных преступлений возникают определенные сложности методического, тактического, организационного и материально-технического характера (обнаружение и изъятие полного объема криминалистически значимой информации; создание оптимальной структуры предстоящего расследования; определение необходимых средств для достижения сформированных целей расследования и оптимальной последовательности их применения и др.). Все перечисленное оказывает негативное влияние на эффективность расследования дорожно-транспортных преступлений. Для повышения эффективности расследования данного вида преступлений объективно необходима интеграция в этот процесс информационных технологий.

В настоящее время скорость развития информационных технологий и их использования в различных сферах деятельности стремительно возрастает. Информационные технологии (далее по тексту – ИТ) повсеместно используются в государственном управлении, в медицине, в образовании, в экономике, в научных исследованиях и т. п. Деятельность по расследованию преступлений не является исключением: применение в ней информационных технологий позволяет повысить качество расследования, сократить его сроки, минимизировать ошибки при принятии методических, тактических и организационных решений, а также при производстве следственных действий.

¹ Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 2023 год. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

² Дорожно-транспортная аварийность в Российской Федерации за 6 месяцев 2024 года. Информационно-аналитический обзор. М.: ФКУ «НЦ БДД МВД России», 2024.

³ Социально-экономический ущерб от дорожно-транспортных происшествий – РОССИЙСКАЯ АКАДЕМИЯ ТРАНСПОРТА [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <https://rosacademtrans.ru/dtp/>

Проведенное в процессе исследования анкетирование следователей, имеющих опыт расследования дорожно-транспортных преступлений, показало следующее: 93% опрошенных указали, что уровень имеющейся в их распоряжении компьютерной техники соответствует современной информационной среде и уровню развития компьютерной техники; 78% отметили наличие возможности доступа к компьютерному оборудованию при проведении следственных действий в полевых условиях; 100% – использовали при производстве следственного осмотра цифровые технические средства. Вместе с тем обращает на себя внимание, что в 100% случаев при проведении осмотра использовалась цифровая фото- и (или) видеосъемка для фиксации обстановки места происшествия и следов. На использование цифровых технических средств для поиска следов при проведении осмотра указали только 9% опрошенных. Снятие информации с бортовых компьютеров транспортных средств в ходе осмотра не осуществлялось. Кроме того, при ответе на вопрос «Используете ли вы информационные технологии в расследовании преступлений?» был получен следующий результат: 46% используют ИТ при подготовке к проведению следственного действия для получения необходимой информации; 100% – при взаимодействии со структурными подразделениями правоохранительных органов; 3% использовали ИТ при дистанционном производстве следственных действий. Использование ИТ при организации и планировании расследования, определении направления расследования и последовательности производства следственных действий не было указано никем из опрошенных.

Таким образом, с одной стороны, интеграция ИТ в практику расследования преступлений осуществляется в различных направлениях (поиск и фиксация с использованием цифровой техники следов преступления, дистанционное проведение следственных действий (допрос, очная ставка, опознание), использование криминалистических учетов, преобразованных в автоматизированные информационно-поисковые системы, и др.), а с другой – возможности применения ИТ в методике и организации расследования используются еще недостаточно.

Проблема использования информационных технологий для обеспечения раскрытия и расследования дорожно-транспортных преступлений, в частности, методические, организационные, тактические и технико-криминалистические ее аспекты, исследовались недостаточно. Комплексного целевого исследования проблем применения информационных технологий в методике расследования данного вида преступлений до настоящего времени проводилось недостаточно. Недостаточная теоретическая разработанность, большая практическая значимость, потребность в дальнейшем развитии и совершенствовании теории криминалистики, в том числе ее обогащении знаниями и достижениями других наук, обусловили актуальность исследуемой проблемы. Указанные обстоятельства определили выбор темы диссертационного исследования, постановку его цели и задач, а также содержание работы, ее логику и структуру.

Степень научной разработанности темы исследования. Исследование вопросов использования информационных технологий в криминалистической деятельности при расследовании преступлений осуществляли такие ученые, как Д. В. Бахтеев, Р. С. Белкин, В. Б. Вехов, В. Д. Зеленский, Е. П. Ищенко, В. А. Мещеряков, Е. Р. Россинская, Н. А. Селиванов, Л. А. Соя-Серко, А. А. Топорков, А. Р. Шляхов и другие.

Д. В. Бахтеев исследовал вопросы использования систем искусственного интеллекта в расследовании преступлений. В. Б. Вехов разработал криминалистическое учение о компьютерной информации и средствах ее обработки; данная работа – одно из первых комплексных криминалистических исследований информационных технологий. Исследования Е. П. Ищенко посвящены вопросам интеграции информационных технологий в расследование преступлений. Е. Р. Россинской осуществляется разработка криминалистической теории информационно-компьютерного обеспечения криминалистической деятельности и интеграции информационных технологий в экспертные исследования.

К исследованиям в области применения информационных технологий в расследовании преступлений следует отнести работы: И. Н. Яковенко (Москва, 2005), Ю. Л. Дябловой (Тула, 2008), Д. В. Муленкова (Тюмень, 2008); Е. Г. Кравец (Волгоград, 2016), А. Н. Колычевой (Москва, 2019), А. А. Рудых (Ростов-на-Дону, 2020), Т. В. Горбнко (Краснодар, 2024).

Вопросов использования научно-технических средств в расследовании ДТП посвящены работы: Алексеева А. А. (Саратов, 2001), Коленко А. Д. (Владивосток, 2004), Кольчурина А. Г. (Краснодар, 2004), Владимирова С. В. (Владимир, 2011), Латыповой К. С. (Улан-Удэ, 2017), Сафонова Г. И. (Москва, 2017), Моховой Т. А. (Краснодар, 2017), (Калининград, 2018), Добренкова А. И. (Москва, 2019), Дудниченко А. Н. (Ростов-на-Дону, 2019), Ващенко Б. М. (Ростов-на-Дону, 2020), Тарасовой В. И. (Санкт-Петербург, 2020), Кононова П. А. (Москва, 2023) и других.

Указанные ученые внесли большой вклад в развитие теории и практики использования информационных технологий при расследовании преступлений, а также методику расследования дорожно-транспортных происшествий. Вместе с тем на диссертационном уровне вопрос комплексного применения современных информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий и вопрос создания автоматизированной методики их расследования недостаточно исследованы.

Объектом диссертационного исследования является механизм дорожно-транспортных преступлений, а также деятельность сотрудников правоохранительных органов по их расследованию с использованием в ней информационных технологий.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности криминалистического аспекта процесса применения информационных технологий и выработка научно-практических рекомендаций по их оптимальному использованию в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Целью диссертационного исследования является разработка криминалистических научно-практических рекомендаций по расследованию дорожно-транспортных происшествий с применением информационных технологий.

Для успешного достижения цели были поставлены следующие **задачи исследования:**

- изучить теоретические основы использования информационных технологий в расследовании преступлений, сформулировать их понятие, классификацию, определить основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий;

- выявить определяющие элементы криминалистического содержания предмета расследования преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта для формирования содержания базы данных автоматизированной информационной системы методики расследования данных преступлений;

- проанализировать организацию расследования данного вида преступлений, а также механизм формирования предмета расследования дорожно-транспортных преступлений (целеопределение), выделить обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию по данному виду преступлений, рассматривая их как информационную основу автоматизированной информационной системы методики расследования;

- сформулировать перечень типичных следственных ситуаций первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений во взаимосвязи с типовыми версиями и программами действий по разрешению следственных ситуаций с учетом специфики функционирования и использования информационных систем;

- определить организационно-тактические особенности производства осмотра места дорожно-транспортного происшествия и разработать меры по повышению качества его производства с использованием информационных технологий;

- проанализировать организационные и тактические особенности проведения следственного эксперимента при расследовании дорожно-транспортного происшествия и разработать способы разрешения проблем использования при его производстве информационных технологий;

- исследовать вопросы применения информационных технологий при производстве судебных экспертиз в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Методологическую основу диссертационного исследования составили всеобщий диалектический метод научного познания, а также общенаучные методы эмпирического и теоретического познания. Методологической основой исследования также явились частнонаучные методы: статистический (при анализе различных аспектов состояния дорожно-транспортных преступлений), социологический (при проведении анкетирования практических работников),

системный, формально-логические методы и методы моделирования, аналогии (для комплексного исследования закономерностей дорожно-транспортных преступлений и использования информационных технологий в их расследовании), а также специальные научные методы: формально-догматический (при определении и формулировании понятий, признаков, типологий, классификаций и т.п.), структурно-криминалистический (при выделении этапов, типичных следственных ситуаций, формировании тактической операции и алгоритмов действий следователя и т.п.) и другие.

Нормативную основу диссертационного исследования составили нормы и положения Конституции Российской Федерации, Уголовного кодекса Российской Федерации, Уголовно-процессуального кодекса Российской Федерации, Федеральные законы Российской Федерации: «Об информации, информационных технологиях и о защите информации», «О безопасности дорожного движения» и другие, а также ряд иных, в том числе ведомственных нормативных актов, относящихся к теме исследования.

Теоретическую основу диссертационного исследования составили труды отечественных криминалистов: Т. В. Аверьяновой, Г. В. Арцишевского, О. Я. Баева, Д. В. Бахтеева, Р. С. Белкина, А. Н. Васильева, В. Б. Вехова, Л. Г. Видонова, И. А. Возгина, Т. С. Волчецкой, А. Ф. Волынского, О. П. Грибунова, В. К. Гавло, А. Ю. Головина, А. В. Дулова, В. Д. Зеленского, Е. П. Ищенко, В. Н. Карагодина, И. М. Комарова, А. Н. Колесниченко, В. И. Комиссарова, Ю. Г. Корухова, И. Ф. Крылова, С. А. Куемжиевой, А. М. Кустова, А. М. Ларина, Г. М. Меретукова, В. А. Образцова, А. Р. Ратинова, Е. Р. Россинской, А. В. Руденко, Н. А. Селиванова, Л. А. Сергеева, Л. А. Соя-Серко, Д. А. Степаненко, С. С. Степичева, А. А. Тушева, А. Г. Филлипова, А. А. Хмырова, С. В. Швеца, В. И. Шиканова, А. Р. Шляхова, Н. Г. Шурухнова, А. А. Эйсмана, Н. П. Яблокова и других.

Эмпирическую основу диссертационного исследования составили соответствующие статистические и иные данные МВД России, Генеральной прокуратуры России, Судебного департамента при Верховном Суде РФ за период с 2019 по 2024 г., постановления Пленума Верховного Суда РФ, а также следственная и судебная практика судов общей юрисдикции РФ, отдельные сведения, размещенные в средствах массовой информации.

В ходе проведения исследования изучены материалы 192 уголовных дел, возбужденных и расследованных по признакам преступлений, предусмотренных статьями 263.1, 264, 266, 267, 268 УК РФ. В 2020–2024 годах в Краснодарском и Ставропольском краях, Волгоградской и Ростовской областях проведено анкетирование 93 следователей и 43 дознавателей МВД России (всего 136 человек), в том числе имеющих опыт расследования преступлений против безопасности движения и эксплуатации транспорта. Также было опрошено 26 экспертов экспертных учреждений МВД России и Минюста России.

Научная новизна диссертационного исследования. Диссертация является одной из первых работ монографического характера, посвященных использованию информационных технологий в методике расследования дорожно-

транспортных происшествий. В ней исследованы теоретические основы использования информационных технологий в расследовании преступлений; изучены основные элементы криминалистической характеристики преступлений против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта как база данных для автоматизированной методики расследования; определен механизм формирования предмета расследования ДТП (Целеопределение), выявлены обстоятельства, подлежащие установлению и доказыванию, которые являются информационной основой автоматизированной методики расследования; сформулированы типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования ДТП во взаимосвязи с типовыми версиями и программами действий по разрешению следственных ситуаций с учетом специфики функционирования информационных систем; уточнены организационные и тактические особенности проведения осмотра места происшествия, следственного эксперимента и предложены меры по повышению качества его производства с использованием информационных технологий; исследованы вопросы применения информационных технологий при производстве судебных экспертиз.

В диссертации, на основе анализа теоретических положений и практики, определены основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Научная новизна диссертационного исследования нашла отражение и в **основных положениях, выносимых на защиту**:

1. Разработана классификация информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий, в основу которой положены составные части (аспекты) деятельности по расследованию преступлений (познавательный, удостоверительный, организационный). Определены основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных преступлений и систематизированы этапы их использования в расследовании.

2. Разработаны научно-практические рекомендации по совершенствованию использования информационных технологий в расследовании ДТП. Предложена концепция формирования структуры автоматизированной методики расследования дорожно-транспортных происшествий на базе информационной технологии поддержки принятия решений. В ее основу положено криминалистическое содержание предмета расследования данного вида преступлений, представленное в цифровой форме (типовая компьютерная модель преступления). Данная база содержит информацию, полученную в результате анализа статистических данных организационно-аналитическим управлением Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и репрезентативной выборки уголовных дел о ДТП. В базу данных предлагается вводить аналитические сведения по ДТП, произошедшим в течение года на всей территории РФ, и данные по региону, в котором находится субъект расследования.

3. Центральной частью автоматизированной методики расследования является база данных «Целеопределение». Она должна включать два блока:

– блок сведений об обстоятельствах, подлежащих установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений (Блок № 1);

– блок, обеспечивающий процесс целеопределения посредством построения следственных версий (Блок № 2).

Положенные в его основу типовые версии и система типовых логических следствий после их конкретизации позволят получить систему целей конкретного расследования. Конкретизация происходит в автоматическом режиме: созданный следователем файл с данными проводимого расследования позволит автоматически переносить их в различные блоки автоматизированной методики расследования, что не потребует постоянного введения следователем одной и той же информации.

Система целей расследования дорожно-транспортного преступления будет сформирована в автоматическом режиме. Она закрепляется отдельным файлом с возможностью доступа следователя к его содержанию и осуществления корректировки системы целей с учетом хода проводимого расследования.

4. Выделены типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования дорожно-транспортных преступлений во взаимосвязи с типовыми версиями и системами типовых логических следствий. Предложены пути решения следственных ситуаций (алгоритмы действий). Конкретизация типовых логических следствий позволит на выходе получить план расследования с перечнем обстоятельств, подлежащих установлению, и действий, посредством которых они будут устанавливаться. В автоматическом режиме в плане будет сформирована система общевersionных (автоматическая группировка текстов с одинаковым содержанием), versionных (блок № 2 базы данных «Целеопределение») и внеversionных обстоятельств (блок № 1 базы данных «Целеопределение»).

5. Разработано проведение на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий тактических операций: «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления», «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого». Центральное место в них занимает осмотр места происшествия. Криминалистически значимая информация, которую следователь получает в ходе его проведения, является основой их организации, планирования и проведения. Выявлены типичные недочеты, недоработки, ошибки, допускаемые при производстве осмотра места ДТП и иных действиях из системы этих тактических операций: значительный промежуток времени между моментом ДТП и началом производства ОМП; проведение ОМП без участия необходимых специалистов; поверхностное исследование обстановки места ДТП, объектов, следов; недостаточно полная фото- и видеофиксация следовой картины места происшествия; непроведение проверки технического состояния ТС, в том числе неснятые данные с его бортового компьютера; невыявление видеокамер, зафиксировавших ДТП, и иной криминалистически значимой информации, к

нему относящейся; неиспользование всех возможных средств и методов для установления очевидцев ДТП.

6. Обосновано проведение комплекса мер, позволяющих повысить качество обнаружения, фиксации и изъятия криминалистически значимой информации:

- участие специалиста на этапе подготовки к проведению осмотра места происшествия;

- предложен комплекс рекомендаций по упорядочению обнаружения камер видеофиксации, а также отмечается возможность применения оптических обнаружителей камер (СОКОЛ-М, ОПТИК-2, SEL-122В, ОБЛИК-2 и др.);

- детальному исследованию обстановки места ДТП способствует:

- а) активное применение цифровых технических средств поиска следов преступления;

- б) максимальное использование технических средств фото- и видеофиксации;

- в) проведение фиксации места ДТП с БПЛА с помощью сферической камеры (камеры кругового обзора) и получение по результатам компьютерной сферической панорамы, а также осуществление воздушного лазерного сканирования места ДТП.

Повсеместное применение беспилотных летательных аппаратов для решения задач расследования предполагает осуществление комплекса мероприятий (подготовка действующих сотрудников экспертно-криминалистических подразделений к овладению соответствующими специальными знаниями; разработка программы подготовки специалистов в специализированных учебных заведениях; обеспечение необходимыми техническими средствами, компьютерным оборудованием и программами и т.д.);

- предложения по использованию БПЛА и до прибытия дежурной СОГ на место происшествия для решения отдельных задач:

- а) наблюдение за событиями, происходящими на месте ДТП, и осуществление их видеофиксации (внесение изменений в обстановку места ДТП в связи с оказанием помощи пострадавшим, тушением транспортного средства и т.д., а также его участниками с целью противодействия расследованию);

- б) получение информации о транспортном средстве и (или) его водителе, скрывшихся с места ДТП, а также направление их движения;

- в) выявление свидетелей-очевидцев произошедшего ДТП;

- предложения по розыску скрывшегося с места ДТП водителя, выявлению свидетелей-очевидцев ДТП и созданию системы СМС-оповещения населения в системе МВД России;

- рекомендации по использованию в ходе проведения ОМП максимального необходимого количества аппаратно-программных комплексов для обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации в цифровой форме;

- предложения по формированию следователем протокола осмотра места происшествия, протоколов других следственных действий, а также созданию иных документов (постановления, запросы и т.п.) в рамках автоматизированной методики расследования.

7. Разработана методика использования информационных технологий при проведении следственного эксперимента в расследовании ДТП. Определены виды следственного эксперимента, которые не проводятся по причине объективной невозможности обеспечить безопасность его участников (установление обстоятельств, связанных с экстренным торможением ТС на высокой скорости для определения технической возможности предотвращения наезда; с возможностью маневрирования ТС при его заносе на скользком и мокром дорожном покрытии; с возможностью маневрирования ТС для предотвращения столкновения с другим ТС, находящимся в движении, и др.), а также виды следственного эксперимента, которые следователи избегают производить, опасаясь возможности наступления неблагоприятных последствий здоровью и жизни его участников в виде (определение наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков по вождению автомобилем и др.).

Предложено решение проблемы проведения указанных видов следственного эксперимента путем использования информационных технологий:

- применение компьютерного моделирования предстоящих опытных действий при подготовке к проведению следственного эксперимента;
- применение дистанционных технологий: использование при проведении опытных действий ТС, управление движением которых происходит в удаленном (дистанционном) режиме специалистом-оператором по выделенному радиоканалу. Следственный эксперимент с высоким уровнем опасности следует проводить с применением автомобильного тренажера на динамическом стенде (платформе);
- использование данных информационных технологий при проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП предполагает включение в состав его участников лиц, обеспечивающих обслуживание и эксплуатацию указанных технических средств, а также их наличие. Парки беспилотных ТС и автомобильных тренажеров необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне с одновременной подготовкой штата для данных технико-криминалистических подразделений. Участие работников данного подразделения при проведении следственного эксперимента с использованием ТС, управляемых дистанционно, или применением автомобильного тренажера в процессуальном статусе специалиста обязательно.

Теоретическая значимость проведенного исследования заключается в том, что сформированные в нем положения и выводы могут служить основой для дальнейшего исследования и расследования дорожно-транспортных происшествий с использованием информационных технологий, а также использоваться в разработке методик расследования различных видов и групп преступлений.

Практическая значимость диссертационного исследования обусловлена тем, что его результаты могут быть использованы в правоприменительной практике для повышения эффективности расследования дорожно-транспортных происшествий. Методические рекомендации могут быть применены для

переподготовки и повышения квалификации следователей, дознавателей, при проведении криминалистической профилактики, в преподавании криминалистики и специальных дисциплин по методике расследования, а также при подготовке учебных пособий и иных публикаций. Диссертационные положения стали основой для разработки и внедрения в практику методических рекомендаций по расследованию дорожно-транспортных происшествий с использованием информационных технологий.

Достоверность и обоснованность результатов диссертационного исследования обеспечиваются диалектическим методом познания, иными научными методами, использованными при проведении исследования, данными, полученными на основе изучения публикаций по заявленной проблематике и смежным, сбора и анализа материалов следственной, судебной практики, анкетирования и интервьюирования практических работников и др. Кроме того, достоверность полученных результатов обеспечивается их апробацией, внедрением в учебный процесс ряда вузов Российской Федерации и практическую деятельность правоохранительных органов, что подтверждается актами внедрения.

Апробация и внедрение результатов диссертационного исследования. Основные положения данной научной работы были доложены и обсуждены на научно-практических конференциях различного уровня: VI Всероссийская научно-практическая конференция «Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью» (г. Краснодар, 09 декабря 2022 года), ежегодная научно-практическая конференция преподавателей «Точки научного роста: на старте десятилетия науки и технологии» (г. Краснодар, 12 мая 2023 года), 79-я научно-практическая конференция «Научное обеспечение агропромышленного комплекса» (г. Краснодар, 25 апреля 2024 года), VII Всероссийская научно-практическая конференция «Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью» (г. Краснодар, 23 ноября 2023 года), ежегодная научно-практическая конференция преподавателей «Современные векторы развития науки» (г. Краснодар, 06 февраля 2024 года).

Основные положения диссертации нашли отражение в 12 научных работах, пять из которых опубликованы в изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования основных научных результатов диссертации.

Результаты исследования внедрены в учебный процесс при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Организация расследования преступлений», «Информационные технологии в юридической деятельности», «Технико-криминалистическое обеспечение расследования преступлений», «Тактические операции в расследовании преступлений», «Теория и практика криминалистической методики», «Проблемы следственной тактики» в Кубанском государственном аграрном университете имени И. Т. Трубилина; при преподавании дисциплин «Криминалистика», «Информационные технологии в

юридической деятельности», «Информационное обеспечение раскрытия и расследования преступлений», «Криминалистическое противодействие организованной преступности», «Актуальные вопросы использования электронных средств доказывания» в Кубанском государственном университете; а также в служебную деятельность и повышение квалификации сотрудников отдела Госавтоинспекции Управления МВД России по городу Краснодару.

Структура диссертации обусловлена темой, целью и задачами исследования. Работа состоит из введения, трех глав, объединяющих 9 параграфов, заключения, списка литературы и приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обосновывается актуальность темы исследования, обозначается степень научной разработанности, определяются цели и задачи, объект и предмет диссертационного исследования. Приводится характеристика ее методологической, теоретической, нормативной и эмпирической основы, рассматривается научная новизна, формулируются основные положения, выносимые на защиту, теоретическая и практическая значимость. Приводятся данные о достоверности и обоснованности полученных результатов, а также об апробации и внедрении результатов диссертационного исследования.

Первая глава диссертации **«Теоретические вопросы использования информационных технологий в методике расследования дорожно-транспортных происшествий»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе **«Понятие и виды информационных технологий в расследовании»** ознакомление с научными исследованиями по проблематике диссертации позволило автору установить, что ИТ – это процессы, методы поиска, сбора, хранения, обработки, предоставления, распространения информации (управление информацией), а также способы осуществления этих процессов и методов посредством таких средств, как компьютеры, ноутбуки, смартфоны, программное обеспечение, компьютерные сети и др.

Диссертант, отмечая, что понятие «информация» является общенаучным и базовым практически во всех науках, с целью его уточнения определения данного понятия в рамках деятельности по расследованию и раскрытию преступлений проанализировал признаки информации во взаимосвязи с содержанием криминалистических категорий, что позволило выявить специфические признаки информации в данной деятельности. В результате было сформулировано авторское определение информации в расследовании: это сведения (объективные и субъективные) о механизме совершенного преступления и иных обстоятельствах, имеющих значение для уголовного дела, получаемые следователем (дознавателем), а также представляемые иными участниками расследования (оперативным работником, специалистом и др.), полученные ими в рамках выполнения своих должностных полномочий и (или) по поручению следователя в рамках расследования конкретного преступления, позволяющие следователю сформировать структуру расследования и благоприятные условия

для ее реализации, выявить и установить все обстоятельства преступления и изобличить лиц, его совершивших, а также удостоверить полученный результат и, а следовательно, установить истину по уголовному делу.

В рамках анализа классификации видов информационных технологий (ИТ) по основанию «характеристика и назначение ИТ» автор конкретизирует их с учетом специфики деятельности по расследованию преступлений:

1) ИТ обработки данных (сбор данных из внешней среды, их анализ и структурирование (создание базы данных), получение данных по необходимости (внутреннего использования) или по запросу (внешнего использования) (автоматизированные криминалистические учеты и др.);

2) ИТ управления (электронное уголовное дело и др.);

3) ИТ автоматизации офиса (автоматизированное рабочее место (АРМ) следователя, руководителя следственного органа, эксперта и др.);

4) ИТ поддержки принятия решений (автоматизированные информационные системы (АИС) организации, планирования и методики расследования преступлений и др.);

5) ИТ экспертных систем (системы искусственного интеллекта).

Во втором параграфе **«Основные направления использования информационных технологий в расследовании»** проведен анализ точек зрения ученых (В. Б. Вехова, Н. В. Агеева, И. Н. Яковенко, А. А. Рудых и др.), определяющих основные направления использования ИТ в расследовании преступлений. Соглашаясь с указанными направлениями использования ИТ в расследовании, автор, развивая мнение о том, что задача ИТ, используемых в деятельности правоохранительных органов по раскрытию и расследованию преступлений, – адаптировать существующие базовые алгоритмы работы с информацией для решения задач криминалистической деятельности, упорядочивает и конкретизирует направления использования ИТ в расследовании с учетом составных частей (аспектов) деятельности по расследованию преступлений: организационной, познавательной, удостоверительной.

Указанный подход позволил автору выделить следующие основные направления использования ИТ в расследовании и раскрытии преступлений:

1) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации при производстве следственных действий и ее предварительное исследование;

2) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации при проведении оперативно-розыскных мероприятий и ее предварительное исследование;

3) использование ИТ для регистрации и розыска криминалистически значимых объектов (автоматизированные статистические, оперативно-справочные, розыскные, криминалистические, экспертно-криминалистические учеты; многофункциональные автоматизированные системы, в которых имеется функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов; учеты, которые непосредственно с деятельностью по расследованию и раскрытию

преступлений не связаны, так как в них отсутствует функция регистрации и розыска криминалистически значимых объектов);

4) использование ИТ для обеспечения ведомственного и межведомственного взаимодействия правоохранительных органов, а также дистанционного производства следственных действий (допрос, очная ставка, опознание);

5) использование ИТ в судебно-экспертной деятельности;

6) использование ИТ в организации и планировании расследования, организационно-тактическом обеспечении производства следственных действий и в методике расследования отдельных видов и групп преступлений.

В третьем параграфе **«Общая характеристика и основные направления использования информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий»** проведена конкретизация направлений использования ИТ в расследовании дорожно-транспортных происшествий с учетом механизма ДТП и особенностей расследования данного вида преступлений.

К основным направлениям использования ИТ в расследовании дорожно-транспортных преступлений автор относит:

1) использование ИТ для поиска, обнаружения, изъятия и фиксации криминалистически значимой информации при производстве следственных действий и проведении оперативно-розыскных мероприятий, а также ее предварительное исследование;

2) использования криминалистически значимой информации, накапливаемой в специализированных базах данных;

3) использование ИТ при взаимодействии следователя и других участников расследования ДТП, а также дистанционном производстве следственных действий (допрос, очная ставка, опознание);

4) использование ИТ в судебно-экспертной деятельности;

5) использование ИТ в организации и планировании расследования, организационно-тактическом обеспечении производства следственных действий и методике расследования дорожно-транспортных преступлений.

Вторая глава диссертации **«Криминалистическое содержание предмета использования информационных технологий в методике расследования дорожно-транспортных происшествий»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе, **«Следовая картина и иные фактические данные в различных видах дорожно-транспортных происшествий»**, автор, на основе теоретических положений учения о криминалистической характеристике преступлений и учения о механизме преступлений, с опорой на обобщенную следственную и судебную практику, рассматривает структурные элементы криминалистической характеристики дорожно-транспортных происшествий (вид транспортного средства; обстановка совершения ДТП и типичные следы, образовавшиеся при его совершении; механизм ДТП и способ его совершения, включая действия по его сокрытию; личность субъекта, совершившего ДТП; личность потерпевшего в ДТП) и их содержание. Диссертант, поддерживая точку зрения, что определяющим элементом в криминалистической характеристике

преступлений против безопасности дорожного движения является обстановка и следы на месте совершения преступления, так как именно они позволяют познать механизм ДТП и установить всю полноту обстоятельств, акцентирует внимание на том, что существенную роль в познании будет иметь информация, зафиксированная средствами объективного контроля (аппаратно-программные комплексы (АПК) фотовидеофиксации, видеорегистраторы ТС, автомобильные бортовые компьютеры и т.д.).

Автор разделяет мнение, что криминалистическая характеристика преступления, представленная в цифровой форме, есть типовая компьютерная модель преступления. Исходя из этого, диссертант предлагает концепцию формирования структуры автоматизированной методики расследования ДТП на базе информационной технологии поддержки принятия решения. Ее основой (базой данных) является содержательная сторона криминалистической характеристики данного вида преступлений. Формирование данной базы предлагается осуществить путем обработки статистических данных организационно-аналитического управления Главного управления по обеспечению безопасности дорожного движения МВД РФ и репрезентативной выборки уголовных дел о ДТП. Своевременное обновление методики обеспечит поддержание должного качества и производительности, автоматизированного расследования (анализ проводится ежегодно). В базу данных следует вводить аналитические данные по ДТП, произошедшим в течение года на всей территории РФ, и данные по региону, в котором находится субъект расследования, так как содержание элементов криминалистической характеристики по данной категории преступлений зависит от таких факторов, как состояние дорожно-транспортной сети, количество транспорта, преобладающие погодные условия и т.д. Также в базе должен содержаться блок с нормативными актами, регуливающими безопасность дорожного движения (этот компонент также должен постоянно актуализироваться).

Данный компонент автоматизированной методики расследования позволит следователю оперативно получить доступ к актуальной криминалистически значимой информации и использовать ее в расследовании ДТП при построении версий, формировании предмета расследования и решении других насущных вопросов.

Во втором параграфе **«Использование информационных технологий в организации расследования дорожно-транспортных происшествий»** автор, обосновывая использование ИТ в организации расследования дорожно-транспортных происшествий, проводит анализ точек зрения на организацию расследования преступлений, ее содержание и соотношение с методикой расследования преступлений. Диссертант поддерживает концепцию, согласно которой организация представляет собой упорядочение (структурирование) следователем расследования посредством определения его целей, сил и средств их достижения и поддержания созданной структуры в оптимальном состоянии в ходе ее реализации посредством взаимодействия с участниками расследования, координации и контроля их деятельности.

Исходя из положений о том, что механизм целеопределения предшествует планированию и определяется криминалистической сложностью осуществляемого расследования, в простых расследованиях (очевидные преступления) осуществляется конкретизация предмета доказывания (ст. 73 УПК РФ) в предмет расследования. А в сложных и особо сложных расследованиях (неочевидные преступления) предмет расследования формируется посредством построения и анализа версий, а также соотношения организации расследования (предмет – закономерности упорядочения расследования; объект – деятельность по созданию структуры расследования и оптимальных условий его производства) и методики расследования (предмет – обстоятельства, подлежащие доказыванию и установлению при производстве расследования конкретного вида либо группы преступлений, то есть предмет расследования, который определяет средства его установления и тактический компонент их содержания). Автор считает, что центральной частью автоматизированной методики расследования должна являться база данных «Целеопределение», состоящая из двух блоков:

1) блок сведений об обстоятельствах, подлежащих установлению и доказыванию при расследовании дорожно-транспортных преступлений (блок № 1). Следователь должен иметь возможность ввода информации, позволяющей конкретизировать эти обстоятельства, руководствуясь фактическими данными производимого им расследования;

2) блок, обеспечивающий процесс целеопределения посредством построения следственных версий (блок № 2). Положенные в его основу типовые версии и система типовых логических следствий после их конкретизации позволят получить систему целей конкретного расследования. Конкретизация происходит в автоматическом режиме: созданный следователем файл с данными проводимого расследования позволит автоматически переносить их в различные блоки автоматизированной методики расследования, что не потребует постоянного введения следователем одной и той же информации. Предусматривается возможность доступа следователя к содержанию системы целей в процессе всего расследования для осуществления их корректировки с учетом установленных обстоятельств.

В третьем параграфе «**Структура и содержание следственных действий на первоначальном этапе расследования дорожно-транспортных происшествий**» после анализа соответствующей литературы констатируется, что с позиций теории организации расследования система следственных действий определяется при создании структуры расследования для достижения сформированных целей расследования (частных, общих и конечной). В методике расследования – направление (общие и конечная цели) расследования определяется следственной ситуацией, сложившейся на определенный момент расследования; для ее разрешения предлагаются типовые программы (алгоритмы) процессуальных, следственных, организационно-подготовительных действий, а также оперативно-розыскных мероприятий. Автор отмечает точку зрения ряда ученых-криминалистов, что алгоритмы расследования, которые представляют исследователи в структуре частных криминалистических методик, в большинстве

своим ориентированы на общие типичные ситуации начального этапа расследования, а типовые программы (алгоритмы) неконкретны и многовариантны, не обеспечивают гарантии выхода на определенный результат в случае их реализации. Диссертант предлагает для решения данной задачи задействовать типовые следственные версии, которые характерны для определенной типичной следственной ситуации. Выведенные из типовых версий типовые логические следствия позволят сформировать систему типовых обстоятельств, подлежащих установлению (частные цели), что позволит существенно конкретизировать и упорядочить средства их достижения.

В диссертации выделены типичные следственные ситуации первоначального этапа расследования ДТП во взаимосвязи с типовыми версиями и системами типовых логических следствий, и предложены программы (алгоритмы) действий следователя. Конкретизация типовых логических следствий позволит формировать план конкретного расследования с перечнем обстоятельств, подлежащих установлению, и системой действий по их установлению, которая будет программой (алгоритмом) действий, наиболее приемлемой в данной следственной ситуации.

Автор подчеркивает, что реализация указанного подхода в автоматизированной методике расследования позволит в автоматическом режиме сформировать систему общевersionных (группировка текстов с одинаковым содержанием), versionных (блок № 2 базы данных «Целеопределение») и внеversionных (блок № 1 базы данных «Целеопределение») обстоятельств. Программа (алгоритм) действий будет конкретной и информативной, так как формируется на основе общих и частных целей проводимого расследования.

Третья глава диссертации **«Организационно-тактические проблемы использования информационных технологий в методике расследования дорожно-транспортных происшествий»** состоит из трех параграфов.

В первом параграфе **«Использование информационных технологий в осмотре места произошедшего дорожно-транспортного происшествия»** автор подчеркивает, что специфика следовой картины ДТП в сочетании со следственной ситуацией определяют необходимость проведения следующих тактических операций: «Сбор информации об обстоятельствах дорожно-транспортного преступления», «Преследование преступника по горячим следам» и (или) «Розыск и задержание подозреваемого». Центральное место в них занимает осмотр места происшествия. Криминалистически значимая информация, которую следователь получает в ходе его проведения, является основой их организации, планирования и проведения.

Диссертантом выявлены типичные недочеты, недоработки, ошибки, которые допускаются при производстве осмотра места ДТП и иных действиях в системе этих тактических операций: значительный промежуток времени между моментом ДТП и началом производства ОМП; проведение ОМП без участия необходимых специалистов; поверхностное исследование обстановки места ДТП, объектов, следов; недостаточно полная фото- и видеофиксация следовой картины места происшествия; непроведение проверки технического состояния ТС, в том числе

неснятие данных с его бортового компьютера; невыявление видеокамер, зафиксировавших ДТП, и иной криминалистически значимой информации к нему относящейся; неиспользование всех возможных средств и методов установления очевидцев ДТП.

Автор предлагает комплекс мер, которые позволят минимизировать воздействие негативных факторов при осмотре места ДТП и повысить качество обнаружения, фиксации и изъятия криминалистически значимой информации. Обосновывается обязательное участие в осмотре места происшествия автотехника и специалиста в сфере ИТ, что обеспечит его полноту и качество. Диссертант дает рекомендации по упорядочению деятельности по выявлению камер видеофиксации: визуально и с применением оптических обнаружителей камер.

В диссертации указывается, что детальному исследованию обстановки места ДТП способствует: а) активное применение цифровых технических средств поиска следов преступления; б) максимальное использование технических средств фото- и видеофиксации; в) проведение фиксации места ДТП с БПЛА на сферическую камеру (камеру кругового обзора) и получение по результатам компьютерной сферической панорамы, а также осуществление воздушного лазерного сканирования места ДТП.

Диссертантом предложено использовать БПЛА до прибытия дежурной следственно-оперативной группы на место происшествия для решения следующих задач: а) наблюдение за событиями, которые происходят на месте ДТП, и осуществление их видеофиксации (внесение изменений в обстановку места ДТП в связи с оказанием помощи пострадавшим, тушением транспортных средств, а также изменений обстановки участниками ДТП с целью противодействия расследованию); б) получение информации о транспортном средстве и (или) его водителе, скрывшихся с места ДТП, а также направлении их движения; в) выявление свидетелей-очевидцев произошедшего ДТП.

Автор, отмечая широкий спектр применения БПЛА для решения задач расследования, предполагает комплекс организационных мероприятий в этой сфере деятельности: подготовка действующих сотрудников экспертно-криминалистических подразделений по овладению соответствующими специальными знаниями; разработка программ подготовки специалистов в специализированных учебных заведениях; комплектование необходимыми техническими средствами, компьютерным оборудованием и программами соответствующих подразделений.

Для розыска предполагаемого виновного лица, скрывшегося с места ДТП, выявления свидетелей-очевидцев ДТП автор предлагает создать систему СМС-оповещения населения в системе МВД России (следовательно, собрав необходимую информацию, формирует информационное сообщение, которое передается в дежурную часть ОВД. Дежурный по ОВД отправляет заявку операторам сотовой связи, предоставляющим эту услугу в данном регионе; оператор формирует базу активных абонентов сети и рассылает СМС-сообщение).

В рамках автоматизированной методики расследования автор обосновывает наличие системной функции формирования следователем протокола осмотра

места происшествия и других следственных действий, иных документов, для упрощения и ускорения процедуры составления протокола, план-схем, фототаблиц, в том числе в полевых условиях, а также ускорения процесса обработки и систематизации криминалистически значимой информации.

Во втором параграфе **«Организация и тактика следственного эксперимента с использованием информационных технологий в расследовании дорожно-транспортных происшествий»** автор выявил трудности и недостатки организационного и тактического характера, которые наиболее часто встречаются при подготовке и проведении следственного эксперимента при расследовании ДТП. Диссертант определил виды следственного эксперимента, которые не проводятся по причине объективной невозможности обеспечить безопасность его участников (установление обстоятельств, связанных с экстренным торможением ТС на высокой скорости для определения технической возможности предотвращения наезда; возможности маневрирования ТС при его заносе на скользком и мокром дорожном покрытии; возможности маневрирования ТС для предотвращения столкновения с другим ТС, находящимся в движении, и др.), а также виды следственного эксперимента, которые следователи избегают проводить, опасаясь возможности наступления неблагоприятных последствий здоровью и жизни его участников (определение наличия или отсутствия у водителя определенных профессиональных умений и навыков по вождению автомобилем и др.).

Диссертант предлагает решение данной проблемы через применение ИТ при подготовке к проведению следственного эксперимента и его производстве. При подготовке к проведению следственного эксперимента применение компьютерного моделирования предстоящих опытных действий позволит сформировать детальный план его производства, а также с максимальной точностью определить уровень его опасности. Автор определяет три уровня опасности:

а) низкий (благоприятные погодные условия; удовлетворительное состояние параметров улично-дорожной сети; при проведении опытных действий не нарушаются правила дорожного движения);

б) средний (неблагоприятные погодные условия; неудовлетворительное состояние отдельных параметров улично-дорожной сети; при проведении опытных действий происходит минимальное нарушение правил дорожного движения (например, превышение допустимой скорости на 20 км/ч));

в) высокий (неблагоприятные погодные условия; неудовлетворительное состояние большинства параметров улично-дорожной сети; при проведении опытных действий происходит грубое нарушение правил дорожного движения (например, превышение допустимой скорости более чем на 20 км/ч).

При среднем уровне опасности следственного эксперимента автор обосновывает и предлагает применять дистанционные технологии: использовать транспортные средства (ТС), управление которыми осуществляется в удаленном режиме специалистом-оператором по выделенному радиоканалу. Следственный

эксперимент с высоким уровнем опасности следует проводить с применением автомобильного тренажера на динамическом стенде (платформе).

Диссертант отмечает, что использование данных информационных технологий при проведении следственного эксперимента по расследованию ДТП предполагает включение в состав его участников специалистов, обеспечивающих обслуживание и эксплуатацию этих технологий, а также наличие беспилотных ТС и автомобильных тренажеров. Парки беспилотных ТС и автомобильных тренажеров необходимо формировать в системе МВД России на межрегиональном уровне с одновременной подготовкой штата для данных технико-криминалистических подразделений. Участие работников данного подразделения при проведении следственного эксперимента с использованием дистанционно управляемых ТС или автомобильного тренажера в процессуальном статусе специалиста обязательно. Автор указывает, что взаимодействие следователя с данными специалистами необходимо начинать на этапе подготовки следственного эксперимента, поскольку следователю при его планировании следует учитывать специальные знания специалиста-оператора, управляющего техническими средствами. Специалисту-оператору для подготовки технических средств к проведению следственного эксперимента также требуется информация, полученная следователем в ходе расследования. Диссертант сформулировал программы действий следователя при организации и проведении следственного эксперимента с использованием дистанционно управляемых ТС или автомобильного тренажера, которые обеспечат достижение цели данного следственного действия.

Третий параграф **«Использование информационных технологий в производстве судебных экспертиз и других следственных действий в расследовании дорожно-транспортных происшествий»** посвящен ряду проблем, возникающих при назначении и производстве судебных экспертиз. Среди них наиболее распространенных диссертант выделяет следующие:

1) излишнее сужение или необоснованное расширение следователями объема вопросов, выбираемых из списков, предложенных в специальной литературе или иных источниках (интернет-сайты экспертных учреждений), что приводит к неустановлению всех обстоятельств, имеющих значение для уголовного дела;

2) неточности, ошибки в изложении вопросов, содержащихся в постановлении о назначении экспертизы, а также несоблюдение системности и последовательности при формировании общего списка вопросов;

3) наличие в содержании материалов, направляемых на экспертное исследование, искаженных и недостаточных сведений.

Диссертант отмечает, что наиболее критичным является предоставление искаженных и неполных сведений, особенно с учетом информационных технологий, широко применяемых в экспертных исследованиях. Они повышают качество экспертиз, но при условии, что анализируемая информация точна, достоверна, актуальна и полна. Автор указывает, что значительный объем искаженных данных о ДТП содержат протоколы допросов его участников и свидетелей-очевидцев.

По выделенным вопросам предложены следующие решения:

а) Сведения, полученные в ходе допросов участников ДТП и свидетелей-очевидцев, следует проверять путем проведения следственного эксперимента. Проверка показаний на месте позволит уточнить и проверить полученную от них информацию;

б) В проведении осмотра места происшествия (ОМП) при расследовании ДТП обязательно участие специалиста-автотехника, что обеспечит получение полной и точной информации о происшествии;

в) Активное взаимодействие следователя со специалистом в рамках подготовки и назначения судебной экспертизы обеспечит грамотное и точное определение вида экспертизы, формулирование системы вопросов эксперту, а также представит все необходимые объекты исследования.

Констатируя широкий объем применения ИТ в судебно-экспертной деятельности, автор выделяет ряд организационно-методических проблем: отсутствие полной унификации терминов и понятий в теории судебной экспертизы (на межведомственном уровне роды (виды) судебных экспертиз могут иметь различные названия; так, например, в экспертных учреждениях МВД России – «компьютерная экспертиза», в экспертных учреждениях Минюста России – «компьютерно-техническая экспертиза»); стандартизация экспертных методик путем их типизации и последующей унификации и паспортизации осуществлена не в полном объеме; экспертные учреждения не обеспечиваются актуальными программными средствами (большой объем программных средств для анализа и экспертизы зарубежного производства ограничивает экспертные учреждения в использовании полного объема их функциональных инструментов).

Решение указанных проблем диссертант видит в активизации и систематизации работы по устранению методической разобщенности государственных экспертных учреждений различной ведомственной принадлежности под эгидой Федерального координационно-методического совета по проблемам экспертных исследований и Правительственной комиссии по координации судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации.

Также необходимо в централизованном порядке определить (разработать) оболочку (программную среду, приспособленную к решению определенной проблемы путем создания соответствующей базы знаний) экспертных систем. Основное требование к оболочке – ее универсальность, то есть возможность разрабатывать экспертные системы по разным предметным областям, где задача пользователя заключается не в программировании, а в формализации и вводе знаний с использованием предоставленных средой возможностей.

Актуальным автор видит разработку и внедрение в экспертную практику открытых программных средств (миварный подход), которые позволяют пользователям добавлять формулы расчета в систему при условии, что они содержатся в соответствующей экспертной методике.

В заключении автором представлены наиболее значимые теоретические и практические выводы, полученные в ходе диссертационного исследования.

В библиографии в систематизированном виде приведены источники, использованные в ходе подготовки диссертационного исследования.

В приложении представлены обобщенные сведения о результатах анкетирования 93 следователей и 43 дознавателей Министерства внутренних дел по Краснодарскому краю, 26 экспертов экспертных учреждений МВД России и Минюста России, а также аналитическая справка о результатах исследования уголовных дел, возбужденных и расследованных по признакам преступлений, предусмотренных статьями 263.1, 264, 266, 267, 268 УК РФ.

Основные научные положения и выводы диссертационного исследования опубликованы в следующих работах (общим объемом 8,58 п.л.)

Научные статьи, опубликованные в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных ВАК и Минобрнауки России:

1. Фролов, В. В. Особенности назначения и проведения экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий / В. В. Фролов // Труды Кубанского государственного аграрного университета. – 2012. – № 35. – С. 417-421 (0,29 п. л.).

2. Фролов, В. В. Организация выявления свидетелей и их допрос при расследовании ДТП / В. В. Фролов // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2017. – № 8-9. – С. 261-264 (0,5 п. л.).

3. Фролов, В. В. Использование информационных технологий в расследовании: направления, проблемы и перспективы / В. В. Фролов // Полицейская и следственная деятельность. – 2023. – № 2. – С. 1-13 (1,63 п. л.).

4. Фролов, В. В. К вопросу повышения эффективности познавательно-поисковой деятельности следователя при изучении обстановки и механизма дорожно-транспортных преступлений / В. В. Фролов // Полицейская деятельность. – 2023. – № 5. – С. 1-16 (2,0 п. л.).

5. Фролов, В. В. Разработка и содержание автоматизированных методик расследования преступлений (на примере расследования дорожно-транспортных преступлений) / В. В. Фролов // Полицейская деятельность. – 2024. – № 5. – С. 62-73 (1,5 п. л.).

Научные статьи в иных изданиях:

6. Фролов, В. В. Информационное обеспечение первоначальных следственных действий в расследовании дорожно-транспортных происшествий / В. В. Фролов // Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью: сб. науч. тр. по материалам VI Всерос. науч.-практ. конф. (9 декабря 2022 г.). – Краснодар: КубГАУ, 2023. – С. 362-368 (0,41 п. л.).

7. Фролов, В. В. Программно-аппаратный комплекс для обнаружения, осмотра, предварительного исследования и фиксации следов и обстановки дорожно-транспортного происшествия / В. В. Фролов // Точки научного роста: на

старте десятилетия науки и технологии: сб. ст. по материалам ежегодной науч.-практ. конф. преподавателей по итогам НИР за 2022 г. / отв. за вып. А. Г. Кощачев. – Краснодар: КубГАУ, 2023. – С. 9659-9667 (0,17 п. л.).

8. Фролов, В. В. Проблема установления крайней необходимости при расследовании дорожно-транспортных преступлений / В. В. Фролов, А. А. Тарасенко // Научное обеспечение агропромышленного комплекса: сб. ст. по материалам 79-й науч.-практ. конференции студентов по итогам НИР за 2023 г. в 2 ч. Ч. 2 / отв. за вып. А. Г. Кощачев. – Краснодар: КубГАУ, 2024. – С. 1010-1013 (0,23 / 0,12 п.л.).

9. Фролов, В. В. Учет сведений о личности участников дорожного движения при расследовании дорожно-транспортных происшествий / В. В. Фролов // Уголовно-правовые, уголовно-процессуальные и криминалистические вопросы борьбы с преступностью: сб. ст. по материалам VII Всерос. науч.-практ. конф. (23 ноября 2023 г.). – Краснодар: КубГАУ, 2024. – С. 386-392 (0,41 п. л.).

10. Фролов, В. В. К вопросу об элементах автоматизированной методики расследования дорожно-транспортных преступлений / В. В. Фролов // Современные векторы развития науки: сб. ст. по материалам ежегодной науч.-практ. конф. преподавателей по итогам НИР за 2023 год (6 февраля 2024 г.). – Краснодар: КубГАУ, 2024. – С. 796-797 (0,12 п. л.).

11. Фролов, В. В. К вопросу структуры и содержания баз данных автоматизированных методик расследования преступлений / В. В. Фролов // Юриспруденция: теория и практика. – 2024. – № 3. – С. 43-49 (0,88 п. л.).

12. Фролов, В. В. Особенности методики расследования дорожно-транспортных происшествий / В. В. Фролов, М. С. Азатян // Eromen. Global. – 2025. – № 58. – С. 234–238 (0,44 / 0,29 п. л.)