

На правах рукописи

Шутова Анастасия Сергеевна

**ИНТЕГРАТИВНЫЕ ЗНАНИЯ В ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ЭКСПЕРТА
ПРИ УСТАНОВЛЕНИИ МЕХАНИЗМА ДОРОЖНО-ТРАНСПОРТНОГО
ПРОИСШЕСТВИЯ**

Специальность 5.1.4. Уголовно-правовые науки

АВТОРЕФЕРАТ
диссертации на соискание ученой степени
кандидата юридических наук

Москва – 2026

Работа выполнена на кафедре оружиеведения и трасологии учебно-научного комплекса судебной экспертизы федерального государственного казенного образовательного учреждения высшего образования «Московский ордена Почета университет Министерства внутренних дел Российской Федерации имени В.Я. Кикотя».

Научный руководитель: кандидат юридических наук, доцент
Беляев Михаил Вячеславович

**Официальные
оппоненты:**

Россинская Елена Рафаиловна,
заслуженный деятель науки Российской Федерации,
почетный работник высшего профессионального
образования Российской Федерации, академик РАЕН,
доктор юридических наук, профессор, заведующий
кафедрой судебных экспертиз Московского
государственного юридического университета
имени О.Е. Кутафина (МГЮА)

Ильин Николай Николаевич,
доктор юридических наук, доцент, заведующий
научно-исследовательским отделом факультета
подготовки научно-педагогических кадров и
организации научно-исследовательской работы
Московской академии Следственного комитета
Российской Федерации имени А.Я. Сухарева

Ведущая организация: федеральное государственное бюджетное
образовательное учреждение высшего образования
«Российский государственный университет
правосудия имени В.М. Лебедева»

Защита диссертации состоится «21» октября 2026 г. в 12 часов 00 минут на заседании совета по защите диссертаций на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук 03.2.006.05, созданного на базе Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя, по адресу: 117997, г. Москва, ул. Академика Волгина, д. 12, зал диссертационных советов.

С диссертацией можно ознакомиться в библиотеке и на официальном сайте диссертационных советов Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя (<http://diss2.mosu-mvd.com/ru/>).

Автореферат разослан «___» _____ 2026 г.

Ученый секретарь
диссертационного совета
кандидат юридических наук, доцент



А.А. Шишков

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность темы диссертационного исследования. Согласно данным Главного информационно-аналитического центра Министерства внутренних дел Российской Федерации (ГИАЦ МВД России), количество зарегистрированных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ, в период с 2020 по 2025 г. является стабильно высоким. Несмотря на то что криминологический анализ свидетельствует о позитивной тенденции к снижению абсолютных показателей аварийности в 2025 г., общественная опасность и тяжесть последствий дорожно-транспортных происшествий (далее также – ДТП) остаются значительными. А это, в свою очередь, требует совершенствования приемов, используемых в процессе расследования и предупреждения преступлений данной категории.

Отдельно необходимо обратить внимание на случаи, когда водители – нарушители правил дорожного движения скрываются с места ДТП. Так, в 2020 г. в Российской Федерации совершено 4 494 дорожно-транспортных происшествия с пострадавшими с участием неустановленных транспортных средств, в 2021 г. – 3 464, в 2022 г. – 3 297, в 2023 г. – 3 855, в 2024 г. – 4 163 и в 2025 г. – 3 741¹. По нашему мнению, сложившееся положение детерминировано в том числе и недостаточно полной реализацией потенциала сведущих лиц при производстве следственных действий на первоначальных этапах расследования, а также ограниченным применением современных технико-криминалистических средств и методов.

Эмпирические данные свидетельствуют также о низких показателях изъятия материальных следов специалистами при участии в следственных действиях в ходе расследования ДТП, что является фактором, снижающим возможность объективного установления обстоятельств дорожно-транспортного происшествия посредством назначения судебных экспертиз. Согласно статистическим данным Экспертно-криминалистического центра Министерства внутренних дел Российской Федерации (ЭКЦ МВД России), в 2025 г. из 1 224 проведенных судебных экспертиз по данной категории уголовных дел трасологические исследования составляют треть (33 %), однако их фактическая результативность (доля выводов, значимых для установления механизма дорожно-транспортного происшествия) находится на крайне низком уровне – 2,2 %². Представленные статистические данные во многом предопределяют востребованность

¹ Сведения о состоянии безопасности дорожного движения // URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 25.01.2026).

² Сводный отчет по России о работе Экспертно-криминалистического центра (его структурного подразделения), отдела, отделения, группы (без учета сведений об оперативно-служебной деятельности МВД России по Донецкой и Луганской народным республикам, ГУ МВД России по Запорожской и Херсонской областям, предоставление и распространение которых приостановлено до 1 января 2026 г. распоряжением Правительства Российской Федерации от 16 декабря 2023 г. № 3702-р) за январь-декабрь 2025 г. // URL: https://мвд.пф/мвд/structure1/Centri/IEkspertno_kriminalisticheskij_centr (дата обращения: 30.03.2026).

в обеспечении процесса расследования дорожно-транспортных преступлений квалифицированными специальными знаниями в целях точного установления механизма произошедшего.

В настоящее время в исследовании нуждаются проблемы, связанные с недостаточностью традиционных экспертно-криминалистических компетенций специалистов и экспертов, участвующих в следственных и процессуальных действиях, в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий. В условиях высокой ситуационной неопределенности и повышенного риска утраты криминалистически значимой информации на первоначальном этапе расследования ДТП, обусловленных появлением новых объектов судебной экспертизы под влиянием научно-технического прогресса, а также межвидовым характером предметной области исследования, применение традиционного подхода к использованию специальных знаний не позволяет в полной мере реконструировать его механизм. В связи с этим дальнейшее развитие института специальных знаний в работе рассматривается через призму качественного преобразования посредством интеграции.

Установление механизма дорожно-транспортного происшествия представляет собой с точки зрения организационной формы и методологии сложный исследовательский процесс, предметная область которого находится на стыке нескольких экспертных специальностей, что и определяет актуальность трансформации компетенций специалистов-криминалистов и экспертов-трасологов в целях их эффективного участия в расследовании указанных выше преступлений.

Подтверждением целесообразности подготовки настоящего диссертационного исследования выступают результаты проведенного анкетирования сотрудников экспертно-криминалистических подразделений и сотрудников органов предварительного следствия Министерства внутренних дел Российской Федерации. По результатам опроса 84 % сотрудников органов предварительного следствия и 92 % сотрудников экспертно-криминалистических подразделений подтвердили, что получение специалистами-криминалистами и экспертами дополнительных специальных знаний в области материаловедения (физико-химической экспертизы), автотехники и навыков работы с современным оборудованием будет способствовать повышению эффективности их деятельности в ходе расследования дорожно-транспортных происшествий. Более того, 54 % интервьюируемых следователей отметили, что сталкивались с некомпетентностью сотрудников экспертно-криминалистических подразделений в ходе расследования указанных преступлений. В свою очередь, 77 % следователей и 86 % специалистов и экспертов считают необходимым формирование специализированных следственно-оперативных групп для расследования ДТП в городах федерального значения и крупных областных центрах.

Таким образом, актуальность диссертационного исследования заключается в объективной необходимости совершенствования теоретических, правовых, организационных и методических основ применения комплекса специальных знаний из различных областей науки сведущими лицами в процессе установления механизма дорожно-транспортного происшествия, в частности при участии специалистов-криминалистов в осмотре места происшествия и при производстве экспертами трасологических судебных экспертиз и исследований.

Степень научной разработанности темы исследования. Вопросы, касающиеся различных аспектов применения специальных знаний при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия, нашли отражение в работах ученых – представителей криминалистики и судебной экспертизы. В частности, обозначенную проблематику с точки зрения криминалистики в своих работах исследовали такие ученые, как: Т. В. Аверьянова, А. Г. Алексеев, Р. С. Белкин, А. Ф. Волынский, П. А. Кононов, Е. Р. Россинская, Г. И. Сафонов Н. В. Чих, и др.; в области судебной экспертизы – М. М. Алиев, Ф. Г. Аминев, М. В. Беляев, Н. Н. Ильин, Ю. Г. Корухов, Д. А. Кудряшов, Н. П. Майлис, И. Г. Савицкая, П. В. Севастьянов, Т. Э. Сухова, В. Н. Хрусталев и др.

Изучению процессов интеграции и дифференциации специальных знаний в судебной экспертизе, рассматриваемых как источники и основы новых методов исследования, а также их влиянию на проблемы классификации и формирования отдельных видов экспертиз, языка данной области научного знания посвящены работы Т. В. Аверьяновой. Значительный вклад в разработку интегративной функции трасологии как системообразующей науки в судебной экспертизе внесен Н. П. Майлис.

Аспекты, связанные с влиянием процессов интеграции на развитие и становление отдельных криминалистических учений в судебной экспертологии, рассматривались в научных трудах Е. Р. Россинской, Т. Э. Суховой и В. Н. Чулахова. Вопросы теоретического и методического характера производства предварительных исследований следов и объектов на месте дорожно-транспортного происшествия поднимались в работах Н. Н. Ильина, Л. Б. Сыромли и В. Н. Хрусталева и др.

Особенности применения специальных знаний при производстве следственных действий в ходе расследования ДТП изучались на уровне следующих диссертационных работ «Трасологическая диагностика по делам о дорожно-транспортных происшествиях» М. В. Беляева (2016 г., Москва), «Тактика назначения судебной автотехнической экспертизы и использования ее результатов в процессе доказывания» Г. И. Сафонова (2017 г., Москва), «Теория и практика комплексной судебной экспертизы» Д. А. Кудряшова (2018 г., Москва), «Криминалистическое обеспечение расследования преступлений, связанных

с нарушением правил безопасности движения автотранспорта (по материалам Республики Беларусь)» П. А. Кононова (2023 г., Москва).

Благодаря ранее проведенным исследованиям был сформирован дифференцированный подход к установлению механизма дорожно-транспортного происшествия путем деления исследовательской области по видам экспертных специальностей. Однако это привело к фрагментации познавательной деятельности и, как следствие, возникновению пробелов в сфере межвидовых экспертно-криминалистических исследований. Признавая несомненную теоретическую и практическую значимость имеющихся научных работ, следует обратить внимание, что нерешенным остается ряд вопросов, касающихся механизмов трансформации компетенций специалистов-криминалистов и экспертов, изменения компонентного состава специальных знаний и порядка их процессуального применения в уголовном судопроизводстве при расследовании ДТП. С учетом изменений, происходящих в судебной экспертизе под влиянием научно-технического прогресса, необходима реализация интегративного подхода к установлению механизма дорожно-транспортного происшествия, сочетающего применение специальных знаний и навыков из смежных видов судебных экспертиз.

Объектом диссертационного исследования является следственная и экспертно-криминалистическая деятельность, связанная с использованием интегративных знаний специалистами-криминалистами и экспертами при решении такой межвидовой задачи, как установление механизма дорожно-транспортного происшествия в уголовном судопроизводстве.

Предметом диссертационного исследования являются закономерности, определяющие содержание и структуру развития теоретических основ интегративных знаний в судебной экспертизе; особенности совершенствования организационно-методических подходов и правовых форм их реализации, а также закономерности применения интегративных знаний при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия в процессе доказывания.

Целью диссертационного исследования является разработка теоретических, правовых, методических и организационных положений по применению интегративных знаний экспертом в ходе установления механизма дорожно-транспортного происшествия.

Поставленная цель реализуется посредством решения следующих **задач**:

1. Усовершенствование и уточнение понятийного аппарата применения интегративных знаний в области трасологии с учетом специфики установления механизма дорожно-транспортного происшествия.
2. Определение структуры и содержания интегративных знаний и субъектов их применения.

3. Изучение правовых и криминалистических аспектов установления механизма дорожно-транспортного происшествия.

4. Обоснование целесообразности применения интегративных знаний специалистом-криминалистом на месте дорожно-транспортного происшествия и разработка соответствующих рекомендаций по их использованию.

5. Анализ организационно-методических аспектов назначения и производства трасологических судебных экспертиз при установлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия, результаты которых направлены на повышение качества проводимых исследований по указанной категории уголовных дел.

6. Формулирование предложений по совершенствованию процесса формирования интегративных компетенций специалистов-криминалистов и экспертов.

7. Определение доказательственного значения результатов применения интегративных знаний в уголовном судопроизводстве при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия.

Методология и методы диссертационного исследования сформированы на основе диалектического подхода к процессу научного познания, обеспечивающего единство всестороннего исследования явлений и процессов, образующих предмет и объект исследования. В рамках диссертации использовалась совокупность общенаучных и научно-специальных методов, включающих: формально-логический, сочетающийся с синтезом, дедукцией и индукцией в процессе формулирования авторских дефиниций, а также при аргументации предложений по повышению эффективности правового регулирования судебно-экспертной деятельности в аспекте производства трасологических судебных экспертиз; метод анализа, позволивший выделить области научного знания, востребованные в качестве элементов интегративных компетенций специалистов-криминалистов и экспертов, участвующих в расследовании ДТП; системно-структурный – при рассмотрении места происшествия как единого информационного поля и уточнении классификации следов, его образующих; сравнительно-правовой – при выявлении соотношения доказательственного значения заключения специалиста, заключения эксперта и справки о производстве предварительного исследования, а также при определении места исследований, направленных на установление механизма дорожно-транспортного происшествия, в системе родов и видов судебных экспертиз; историко-правовой – при выявлении причин, предпосылок и принципов формирования интегративных знаний в судебной экспертологии; метод социологического опроса (анкетирования) – при интервьюировании сотрудников органов предварительного расследования и сотрудников экспертно-криминалистических подразделений МВД России; метод статистического анализа –

при изучении статистических данных о количестве ДТП за период с 2020 по 2025 г., количестве уголовных дел по ст. 264 УК РФ и проведенных судебных экспертиз; метод эксперимента – в ходе физического и компьютерного моделирования механизма ДТП, а также при использовании трехмерного сканирующего оборудования для фиксации повреждений транспортных средств.

Теоретической основой исследования послужили труды отечественных и зарубежных ученых в области уголовного процесса, криминалистики и судебной экспертизы в соответствии с предметом настоящего диссертационного исследования, представленные в виде монографических и диссертационных работ, а также научных статей.

Правовую базу исследования составили положения Конституции Российской Федерации, нормы уголовного, уголовно-процессуального и административного законодательства Российской Федерации, Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», приказа МВД России от 29 июня 2005 г. № 511 «Вопросы организации производства судебных экспертиз в экспертно-криминалистических подразделениях органов внутренних дел Российской Федерации» и других ведомственных приказов, инструкций и нормативных правовых актов, регламентирующих экспертно-криминалистическую деятельность в Российской Федерации в сфере установления механизма дорожно-транспортного происшествия.

Кроме того, в рамках темы диссертационного исследования использовалось постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 21 декабря 2010 г. № 28 «О судебной экспертизе по уголовным делам».

Эмпирическая основа диссертационного исследования представляет собой результаты обобщения и анализа:

- материалов 73 уголовных дел, возбужденных по ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств», при расследовании которых проводились осмотры мест происшествий и судебные экспертизы, за период с 2020 по 2025 г., рассмотренных судами г. Москвы, Московской области, Кировской области, Владимирской области, Волгоградской области, Иркутской области, Краснодарского края и др.;

- 107 заключений по трасологической и автотехнической судебной экспертизе, в том числе комплексной, проведенных в ЭКЦ ГУ МВД России по г. Москве, а также в экспертно-криминалистических подразделениях МВД России субъектов Российской Федерации за период с 2020 по 2025 г.;

- анкетирования 129 сотрудников экспертно-криминалистических подразделений МВД России и 87 следователей органов внутренних дел в городах федерального значения (Москве, Санкт-Петербурге), Московской, Ленинградской, Кировской, Тверской, Владимирской областях, Республиках Татарстан, Карелия и др.

Проанализированы статистические данные за период с 2020 по 2025 г. о количестве зарегистрированных ДТП на территории Российской Федерации, в том числе с участием неустановленных транспортных средств; проведенных судебных экспертизах; участиях сотрудников экспертно-криминалистических подразделений в следственных действиях и о количестве изъятий ими материальных следов, – содержащиеся в ежегодных отчетах ГИАЦ МВД России, Госавтоинспекции и ЭКЦ МВД России.

В рамках диссертационного исследования была проведена серия экспериментов, направленных на установление возможности решения межвидовых задач посредством применения специальных знаний на стыке трасологии, автотехники, физико-химической экспертизы и информационных технологий специалистом-криминалистом и экспертом-трасологом при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия.

Научная новизна определяется тем, что в результате проведенного диссертационного исследования получено новое научное знание, дополняющее и расширяющее ранее существующие гносеологические и методические подходы к процессу установления механизма дорожно-транспортного происшествия посредством применения специальных знаний специалистами-криминалистами и экспертами. Расширен и уточнен терминологический аппарат по исследуемому направлению посредством формулирования авторских дефиниций («интегративные знания», «механизм ДТП»); определены содержание и место интегративных задач в системе задач судебной экспертизы; реинтерпретировано содержание терминов «компетенция», «компетентность», «интегративный подход»; усовершенствована и дополнена классификация трасологических следов, образующих следовую картину на месте ДТП; уточнены компетенции специалиста-криминалиста и эксперта, необходимые для работы с ними; разработан принципиально новый интегративный подход к процессу формирования и применения специальных знаний.

С криминалистической точки зрения рассмотрены возможности применения интегративных знаний при решении межвидовых задач в рамках проведения предварительных и экспертных исследований в ходе установления механизма дорожно-транспортного происшествия. Разработан алгоритм работы специалиста-криминалиста на месте дорожно-транспортного происшествия; определен круг приоритетных задач, решаемых сведущим лицом, а также разработаны организационно-методические рекомендации по назначению и производству трасологических судебных экспертиз, направленных на установление обстоятельств ДТП; расширен перечень задач, решаемых в рамках их производства. Конкретизировано доказательственное значение и аргументированы возможности использования результатов применения интегративных знаний в расследовании преступлений указанной категории. Сформулированы

предложения по вопросам формирования интегративных компетенций, необходимых для установления механизма дорожно-транспортного происшествия сведущими лицами, обладающими специальными знаниями в области криминалистики и трасологии.

Научная новизна диссертационного исследования отражена в **положениях, выносимых на защиту**:

1. Понятийно-терминологический аппарат применения специальных знаний в уголовном судопроизводстве через призму раскрытия дефиниций «интегративные знания», в гносеологическом и организационно-методическом смыслах, и «интегративная задача» с учетом специфики установления механизма дорожно-транспортных происшествий:

1.1. Интегративные знания в гносеологическом смысле – это совокупность специальных знаний из смежных областей фундаментальных и прикладных наук, синтезированных в целях формирования единой теоретической и методологической основы деятельности специалистов-криминалистов и экспертов при решении межвидовых задач.

1.2. Интегративные знания в организационно-методическом смысле – это система теоретических и прикладных знаний в смежных областях науки, основу которых составляют знания, приобретенные в процессе обучения по специальности «Судебная экспертиза» или при прохождении программ повышения квалификации по экспертной специальности «Трасологическая экспертиза», синтезированные с знаниями, полученными в процессе дополнительного профессионального образования, необходимые для решения задач, находящихся на стыке разных родов и видов судебной экспертизы, стоящих перед экспертно-криминалистическими подразделениями при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия.

1.3. Интегративные задачи – это сложные, нестандартные задачи, решение которых включает в себя проведение совокупности идентификационных трасологических и диагностических автотехнических исследований, а также применение комплекса средств и методов, синтезированных из смежных родов и видов судебной экспертизы в рамках одного исследования, в целях установления обстоятельств ДТП.

2. Вывод о том, что базовых специальных знаний специалисту-криминалисту и эксперту для участия в следственных действиях в ходе расследования дорожно-транспортного происшествия и для решения межвидовых задач при установлении обстоятельств ДТП недостаточно. Их компетенции должны быть расширены посредством синтеза специальных знаний криминалистических экспертиз, в частности трасологической экспертизы, и знаний из специальных видов исследований: автотехнической экспертизы,

экспертизы материалов, веществ и изделий (физико-химической), а также компьютерной и фототехнической экспертиз.

3. Предложение о применении интегративного подхода к пониманию механизма дорожно-транспортного происшествия:

3.1. Механизм дорожно-транспортного происшествия – это последовательность развития дорожной ситуации по времени и положению участников, в процессе которой произошло нарушение в системе следообразующих элементов «человек – транспортное средство – окружающая среда», повлекшее наступление общественно опасных последствий. В качестве следообразующих элементов определены:

- человек: водитель (его квалификация, стаж вождения, состояние здоровья, время нахождения за рулем и др.), пассажир (расположение в транспортном средстве, выполняемые действия), пешеход (скорость и направление движения);

- транспортное средство (его вид, марка, модель и техническое состояние);

- окружающая среда: дорога (состояние дорожного покрытия, рельеф, наличие или отсутствие дорожных знаков, помехи, в том числе другие транспортные средства, пешеходы), погодные условия и др.

3.2. Критерии отнесения дорожно-транспортного происшествия к виду «переезд», дифференцирующие его от вида «наезд», исходя из особенностей механизма следообразования и расположения следов на месте ДТП.

4. Научно обоснованный алгоритм производства осмотра места происшествия специалистом-криминалистом с учетом интегративного подхода, в рамках которого место дорожно-транспортного происшествия представлено как единый объект исследования, образованный совокупностью информационных полей, имеющих различную природу происхождения, состоящий из статической и динамической стадии.

4.1. Комплекс следов и объектов, подлежащих фиксации, изъятию и предварительному исследованию специалистом-криминалистом, обладающим интегративными специальными знаниями, при участии в осмотре места дорожно-транспортного происшествия.

4.2. Вывод о том, что необходимым условием получения достаточного объема криминалистически значимой информации, обеспечивающей эффективность последующего расследования и результативность производства судебных экспертиз, является специализация сотрудников экспертно-криминалистических подразделений на участии в осмотре места ДТП и реализация ими разработанного алгоритма действий, основанного на применении интегративных специальных знаний.

5. Организационно-методические рекомендации по особенностям назначения и производства судебных трасологических экспертиз, направленных на решение интегративных задач при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия с учетом применения современных технологий.

5.1. Вывод о целесообразности комплексирования специальных знаний на основе трасологии и назначении трасологических судебных экспертиз, в рамках которых решается комплекс межвидовых задач для установления механизма дорожно-транспортного происшествия или обстоятельств отдельных его стадий.

5.2. Классификация задач, решаемых при производстве комплексного исследования в рамках трасологической судебной экспертизы, связанной с установлением механизма дорожно-транспортного происшествия.

5.3. Система способов решения частных задач в ходе комплексного исследования, проводимого в рамках производства трасологических судебных экспертиз при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия.

6. Методические рекомендации по формированию интегративных компетенций в области трасологии в образовательных организациях системы МВД России, предполагающие реализацию дидактической концепции, основанной на синтезе ранее разобщенных элементов образовательной программы, пересмотр критериев прохождения курсантами преддипломной практики и создание дополнительной профессиональной программы обучения по экспертной специальности «Исследование следов столкновения на транспортных средствах и на месте ДТП».

7. Критерии оценки доказательственного значения результатов применения интегративных специальных знаний специалистом-криминалистом и экспертом-трасологом в уголовном судопроизводстве, заключающиеся в следующем:

- объем проводимого исследования;
- содержание и форма выводов;
- компетентность специалиста-криминалиста и эксперта-трасолога;
- наличие технико-криминалистического, методического и информационного обеспечения.

Теоретическое значение диссертационного исследования заключается в том, что полученные выводы и сформулированные предложения дополняют и развивают теорию криминалистики и судебной экспертизы положениями о компонентном составе и структуре специальных знаний, применяемых специалистами-криминалистами и экспертами при решении интегративных задач в рамках установления механизма дорожно-транспортного происшествия. Предложен и обоснован новый подход к рассмотрению места ДТП как единого комплексного объекта исследования. Определены перспективы использования результатов применения интегративных знаний в уголовном судопроизводстве.

Практическое значение диссертационного исследования определяется тем, что автором разработан комплекс рекомендаций практического характера, направленных на совершенствование экспертно-криминалистической, следственной и судебной деятельности в области расследования дорожно-транспортного происшествия посредством использования интегративных знаний сведущими лицами, в частности методические рекомендации по производству осмотра места дорожно-транспортного происшествия, а также рекомендации по организации назначения и производства судебных трасологических экспертиз по установлению механизма и обстоятельств ДТП. Сформулированы предложения по совершенствованию законодательства, регламентирующего рассматриваемую область общественных отношений.

Использование результатов исследования возможно в учебном процессе в образовательных организациях, осуществляющих подготовку кадров по специальности «Судебная экспертиза», в частности при разработке тематических планов, подготовке фондовых лекций по дисциплинам «Трасология и трасологическая экспертиза», «Исследование следов столкновения на транспортных средствах и месте дорожно-транспортного происшествия», а также при проведении занятий по повышению квалификации сотрудников экспертно-криминалистических подразделений МВД России.

Достоверность и обоснованность результатов исследования обеспечивается избранной методологией исследования, глубоким анализом научных трудов по теме диссертационного исследования, использованием широкой нормативной и информационной базы по вопросам темы диссертации, репрезентативностью эмпирического материала (временным периодом и географией изучения), значительным количеством проведенных экспериментальных исследований, а также апробацией и внедрением результатов исследования в практическую деятельность и в учебный процесс.

Апробация и внедрение результатов исследования. Основные положения и выводы диссертации нашли свое отражение в четырнадцати опубликованных научных статьях, пять из которых – в изданиях, входящих в Перечень рецензируемых научных изданий, в которых должны быть опубликованы основные научные результаты диссертации на соискание ученой степени кандидата наук, на соискание ученой степени доктора наук.

Материалы диссертационного исследования обсуждались на заседаниях кафедры оружиеведения и трасологии учебно-научного комплекса судебной экспертизы Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя.

Результаты диссертации докладывались на восемнадцати научно-практических конференциях различного уровня:

1. Международный: Международная научно-практическая конференция «Первые Яблоковские криминалистические чтения» на тему «Тенденции развития

криминалистической теории и практики» (Московский государственный университет имени М.В. Ломоносова, Москва, 2023 г.); Санкт-Петербургский международный криминалистический форум (Санкт-Петербургский университет МВД России, Санкт-Петербург, 2024 г.); 6-я Международная научно-практическая конференция «Дискуссионные вопросы теории и практики судебной экспертизы» (Российский государственный университет правосудия имени В.М. Лебедева, Москва, 2025 г.) и др.

2. Всероссийский: Всероссийский круглый стол «Компетентность судебного эксперта: проблемы формирования и оценки» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, Москва, 2023 г.); Всероссийская научно-практическая конференция, посвященная 90-летию доктора юридических наук, профессора Марата Константиновича Каминского «Системно-деятельностный подход: криминалистика и правоохранительная практика» (Удмуртский государственный университет, Ижевск, 2024 г.); XXXVII Всероссийский круглый стол «Актуальные аспекты методического обеспечения судебно-экспертной деятельности: пути совершенствования» (Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, Москва, 2025 г.) и др.

Результаты диссертационного исследования внедрены в практическую деятельность Экспертно-криминалистического центра УМВД России по Кировской области и Экспертно-криминалистического центра МВД России по Московской области, используются в учебном процессе и научной деятельности Московского университета МВД России имени В.Я. Кикотя и в учебном процессе Калужского государственного университета имени К.Э. Циолковского, что подтверждается актами внедрения научной продукции.

Структура диссертационного исследования определена целью и поставленными задачами, направленными на ее достижение. Работа состоит из введения, двух глав, включающих в себя семь параграфов, заключения, списка литературы и приложений. Наименование и расположение глав обусловлены логикой проведенного исследования и порядком решения поставленных задач.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **введении** обоснована актуальность темы диссертационного исследования, раскрыта степень научной разработанности изучаемой проблемы, определены объект, предмет, цель и задачи научного исследования. Кроме того, обозначены теоретическая и методологическая, нормативная и эмпирическая основы, сформулированы теоретическая и практическая значимость работы, изложена научная новизна, представлены положения, выносимые на защиту; указаны сведения об апробации основных результатов исследования и описана структура диссертации.

Первая глава – «Теоретические основы применения интегративных знаний при установлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия» – состоит из трех параграфов.

В первом параграфе – **«Интеграция и интегративные знания в экспертно-криминалистической деятельности»** – анализируются причины и предпосылки процессов интеграции и формирования интегративных специальных знаний в судебной экспертологии. Определена необходимость пересмотра структуры и содержания специальных знаний, применяемых в уголовном судопроизводстве, в частности при расследовании дорожно-транспортных происшествий, с учетом их интегративной составляющей. Выявлены оптимальные направления процесса интеграции в экспертно-криминалистической деятельности.

Исходя из предметного рассмотрения процесса интеграции в судебной экспертологии существующую типологию форм интеграции, с учетом качественного и количественного увеличения научных знаний об объектах и методах судебной экспертизы, внесено обоснованное предложение об интерпретировании интеграции в форме метода, представляющего собой совокупность наиболее эффективных и оптимальных приемов и способов производства исследования, при решении задач, находящихся на стыке нескольких видов экспертных специальностей.

В результате анализа признаков, лежащих в основе деления форм интеграции в классификациях, применяемых в теории судебной экспертизы, предложено использовать метод систематизации, представляющий собой построение структуры элементов – форм, взаимозависимых и взаимообусловленных функциональными связями, для унификации терминологического аппарата междисциплинарных видов исследований. Выявлен классификационный признак деления форм процесса интеграции – сфера научной деятельности, в которой происходит данный процесс.

Сформулированы определения термина «интегративные знания» в гносеологическом и организационно-методическом смыслах для применения

в области криминалистики и судебной экспертизы, определены содержание и место интегративных задач в системе теории судебной экспертизы в целях повышения эффективности участия сведущих лиц в расследовании ДТП.

Во втором параграфе – **«Содержание интегративных специальных знаний при расследовании дорожно-транспортного происшествия и субъекты их применения»** – исследуются структура и состав компетенции и компетентности сведущих лиц, а именно специалистов-криминалистов и экспертов, принимающих участие в следственных и процессуальных действиях при раскрытии и расследовании преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Проведен анализ содержания терминов «специальные знания» и «специальные познания» с учетом многообразия следов и объектов, образующих обстановку места дорожно-транспортного происшествия, а также межвидовой природы проводимых предварительных исследований и судебных экспертиз в рамках установления обстоятельств и механизма ДТП. На основе изучения нормативных правовых актов, регламентирующих экспертно-криминалистическую деятельность, и судебной практики по делам о дорожно-транспортных происшествиях сделан вывод, что необходимо синтезирование криминалистических знаний и знаний из специальных видов экспертных исследований в компетенции сотрудников экспертно-криминалистических подразделений МВД России, принимающих участие в следственных действиях в ходе расследования указанных преступлений.

Определено, что для решения актуальных задач компетенция сведущих лиц должна включать в себя специальные знания в области трасологии, автотехники, материаловедения и информационных технологий, а также навыки применения современных технико-криминалистических средств. При этом фундаментом интеграции специальных знаний должны быть традиционные криминалистические, в частности трасологические, знания, а пределы такой интеграции детерминированы единством природы происхождения объектов исследования и методологических основ, практической востребованностью соответствующих компетенций и необходимостью минимизации (предупреждения) экспертных ошибок.

В рамках реализации интегративного подхода в ходе расследования ДТП сформирована система трасологических следов, имеющих значение при установлении механизма произошедшего, классифицированных по природе происхождения и морфологическим признакам, включающая в себя:

1. Гомеоскопические (следы человеческого тела или его отдельных частей: зубов, губ, ногтей, ушных раковин, участков кожного покрова человека, не имеющих папиллярных узоров).
2. Механогомеоскопические (следы обуви, следы ног в чулках, носках, следы перчаток, следы одежды, протезы рук, ног, зубов, костыли).

3. Механоскопические (следы орудий, инструментов, производственных механизмов).

3.1. Следы транспортных средств (следы ходовой части, следы частей деталей и механизмов).

4. Микроследы (микрочастицы и микровещества).

5. Макроследы (следы подошв обуви, следы протекторов шин и т. д.).

6. Следы целого и частей (следы монолитного целого, составного целого, комплектного целого, следы петель, узлов).

Сделан вывод, что представленная классификация следов позволяет конкретизировать содержание интегративной компетенции сотрудников экспертно-криминалистических подразделений МВД России в области работы с комплексом следов трасологического характера на месте ДТП.

В зависимости от процессуального статуса лица, обладающего специальными знаниями, в ходе расследования преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств выделены две группы решаемых задач:

1. Задачи специалиста, решаемые при участии в следственных действиях (осмотре места происшествия, осмотре предметов и т. д.).

2. Задачи эксперта, решаемые в процессе производства судебных экспертиз.

Обоснованы критерии необходимости интегрирования специальных знаний при решении указанных задач.

Третий параграф – **«Правовые аспекты установления механизма дорожно-транспортного происшествия и его криминалистическая сущность»** – посвящен предметному рассмотрению нормативных правовых актов и теоретических источников, характеризующих механизм дорожно-транспортного происшествия, его стадии и элементы. На основе проведенного анализа сформулировано определение механизма дорожно-транспортного происшествия и предложена структура его элементов: «человек – транспортное средство – окружающая среда». Констатируется, что такое структурирование элементов механизма имеет существенное значение при применении специальных знаний в рамках интегративного подхода, поскольку нацеливает на определение причин наступления общественно опасных последствий с использованием версий уголовно-правовой квалификации:

– причины дорожно-транспортного происшествия, связанные с состоянием водителя транспортного средства и его противоправными действиями, неправомерным поведением иных участников дорожного движения;

– причины дорожно-транспортного происшествия, связанные с техническим состоянием транспортного средства;

- причины дорожно-транспортного происшествия, связанные с неудовлетворительным состоянием дороги;
- причины дорожно-транспортного происшествия, связанные с непреодолимыми природными явлениями или другими особенностями окружающей среды.

В соответствии с предложенной концепцией механизма ДТП определены его стадии, критерии их разграничения, особенности отображения следов и объектов на каждой из стадий с точки зрения природы и последовательности происхождения, взаиморасположения, временных интегралов и т. д.

В рамках интегративного подхода использована схема установления механизма дорожно-транспортного происшествия, состоящая из трех стадий, каждая из которых описана в контексте применения специальных знаний сведущим лицом – специалистом криминалистом или экспертом-трасологом.

Вторая глава – **«Организационно-методические основы установления механизма дорожно-транспортного происшествия»** – включает в себя четыре параграфа.

В первом параграфе – **«Применение интегративных знаний специалистом на месте дорожно-транспортного происшествия»** – рассмотрены особенности использования специальных знаний и применения профессиональных навыков специалистом-криминалистом в ходе осмотра мест дорожно-транспортных происшествий в рамках интегративного подхода. Выявлены классификационные признаки отнесения всех видов дорожно-транспортных происшествий к категориям «простые» и «сложные», среди которых отмечены: неочевидность причинно-следственных связей между имеющейся следовой картиной и событием преступления; отсутствие или недостаточное количество объективной информации о событии преступления; большое количество структурных элементов и связей между ними. Определен перечень следственных ситуаций, требующих участия специалиста, обладающего расширенной компетенцией.

Разработан алгоритм его действий на статической и динамической стадиях производства осмотра, включающий визуальный осмотр места происшествия, фиксацию и изъятие следов и объектов, а также их предварительное исследование в «полевых условиях» с учетом интегративного подхода.

С учетом данных проведенного анкетирования среди сотрудников экспертно-криминалистических подразделений МВД России и сотрудников органов предварительного расследования, которые свидетельствуют о низких показателях использования специальных знаний в форме предварительных исследований (62 % следователей и 59 % специалистов и экспертов отметили, что предварительные исследования не проводятся при расследовании преступного нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств),

определены объекты, подлежащие предварительному исследованию в «полевых условиях», перечень решаемых задач и способы их решения в рамках установления механизма ДТП.

Сделан вывод, что производство предварительных исследований в полевых условиях с использованием специальных знаний интегративного характера является одним из способов решения проблемы избыточного назначения судебных экспертиз при расследовании дорожно-транспортных происшествий.

Во втором параграфе – **«Организационно-методические аспекты назначения и производства трасологических экспертиз при установлении обстоятельств дорожно-транспортного происшествия»** – проанализированы особенности назначения и производства трасологических судебных экспертиз в целях установления механизма ДТП. Организационно-методические основы экспертного установления механизма дорожно-транспортного происшествия исследованы через призму интегративных функций трасологических специальных знаний. На основе этого определен перечень задач, решаемых в процессе производства трасологических судебных экспертиз: идентификационные, диагностические, ситуалогические и классификационные, в совокупности образующих решение общей интегративной задачи, заключающейся в установлении механизма ДТП.

На основании вышеизложенного предложена система единства формы способа применения специальных знаний посредством производства трасологических судебных экспертиз экспертами, обладающими интегративными специальными знаниями в области трасологии, автотехники, материаловедения и информационных технологий. Особенное значение имеет необходимость решения идентификационных и диагностических задач в отношении следов транспортных средств и на транспортных средствах в рамках производства одной экспертизы для всестороннего установления причинно-следственных связей при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия.

Проведена серия экспериментов, направленных на решение частных трасологических задач, результаты которых раскрывают возможности данного вида экспертизы и демонстрируют преимущества использования современных методов масштабно-схематического наложения, трехмерного сканирования, натурного и компьютерного моделирования в экспертно-криминалистической деятельности при установлении механизма ДТП.

Посредством анализа эмпирического материала обоснована необходимость определения вида следового контакта, характера и свойств следообразующих и следовоспринимающих объектов, взаиморасположения объектов в момент образования следов, направления действия сил, механизма образования отдельных следов и групп следов в рамках производства трасологической судебной экспертизы.

Выделены преимущества единоличного решения комплекса частных задач в ходе производства трасологических судебных экспертиз посредством применения интегративных специальных знаний при установлении механизма ДТП:

- единство предмета и методологии исследования;
- исключение экспертных противоречий и упрощение организации процедуры исследования;
- единоличная ответственность;
- эффективность и скорость исследования;
- упрощение процедуры назначения экспертизы и оценки полученных результатов.

В третьем параграфе – **«Направления оптимизации процесса формирования компетенций сведущих лиц, участвующих в расследовании дорожно-транспортного происшествия»** – сформированы предложения по совершенствованию образовательного процесса по специальности «Судебная экспертиза» на примере анализа программ обучения курсантов и слушателей в Московском университете МВД России имени В.Я. Кикотя и Волгоградской академии МВД России.

На основании изучения положений федерального государственного образовательного стандарта высшего образования – специалитет по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза» представлена конкретизированная профиограмма современных сотрудников экспертно-криминалистических подразделений, принимающих участие в следственных и процессуальных действиях при расследовании ДТП. На основе профиограммы выделены ключевые компетенции, реализация которых необходима в дидактических концепциях при обучении курсантов и слушателей.

Согласно результатам проведенного анкетирования сотрудников экспертно-криминалистических подразделений и сотрудников органов предварительного расследования установлено, что более половины опрошенных сотрудников экспертно-криминалистических подразделений (53 %), окончивших высшие учебные заведения МВД России по специальности 40.05.03 «Судебная экспертиза», признали объем знаний и навыков, полученных в процессе обучения, недостаточным для эффективной работы на местах дорожно-транспортных происшествий. 92 % респондентов отметили, что повышению результативности деятельности сотрудников экспертно-криминалистических подразделений в ходе расследования ДТП способствует получение дополнительных специальных знаний в области автотехники, материаловедения и информационных технологий.

В связи с этим разработана дидактическая концепция, направленная на формирование интегративных компетенций у будущих специалистов-криминалистов и экспертов-трассологов посредством синтеза рабочих программ и тематических планов по дисциплинам «Исследование следов столкновения

на транспортных средствах и на месте дорожно-транспортного происшествия» и «Участие специалиста в процессуальных действиях», организации межкафедральных и выездных занятий по указанным дисциплинам в целях получения обучающимися систематизированных теоретических знаний и практических навыков междисциплинарного характера в области транспортной трасологии и криминалистики о едином комплексном объекте познания, а также в построении последовательного образовательного процесса.

В рамках диссертационного исследования предложено разработать дополнительную профессиональную программу обучения, направленную на совершенствование и приобретение новой компетенции – способности проводить судебные экспертизы и предварительные исследования по экспертной специальности «Исследование следов столкновения на транспортных средствах и на месте дорожно-транспортного происшествия». В результате освоения предлагаемой программы обучающимся предстоит пройти итоговую аттестацию, включающую в себя теоретическую и практическую составляющие. Резюмирующей частью освоения программы является составление отчета о прохождении курса повышения квалификации в форме стажировки в ЭКЦ МВД России.

В четвертом параграфе – **«Доказательственное значение результатов применения интегративных специальных знаний при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия»** – исследуются возможности использования результатов применения интегративных специальных знаний в процессе доказывания в виде справки специалиста, заключения специалиста и заключения эксперта по делам о преступном нарушении правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств.

Сформирован перечень требований к субъекту применения специальных знаний:

- компетентность конкретного специалиста и эксперта – способность сведущего лица самостоятельно решать поставленные перед ним задачи по установлению механизма дорожно-транспортного происшествия, опираясь на необходимый уровень интегративных специальных знаний;
- наличие утвержденных экспертных методик и алгоритмов эффективного решения межвидовых исследовательских задач;
- уровень владения навыками применения современных технико-криминалистических средств и информированность об их возможностях;
- возможность доступа сведущего лица к специализированным базам данных и информационным фондам, содержащим справочную информацию об объектах исследования.

В качестве решения проблемы отсутствия процессуальной регламентации возможности производства предварительных исследований специалистом на месте дорожно-транспортного происшествия и порядка оформления

результатов данных исследований предложено изложить ч. 1 ст. 58 УПК РФ в следующей редакции: «Специалист – лицо, обладающее специальными знаниями, привлекаемое к участию в процессуальных действиях в порядке, установленном настоящим Кодексом, для содействия в обнаружении, фиксации, изъятии и предварительном исследовании предметов и документов; для применения технических средств, постановки вопросов эксперту, а также разъяснения сторонам и суду вопросов, входящих в его профессиональную компетенцию».

Рекомендуется дополнить ч. 3 ст. 58 УПК РФ п. 5, регламентирующим право специалиста «оформлять результаты исследовательской деятельности справкой о производстве предварительного исследования, а также давать заключение в пределах своей компетенции на основании проведенного исследования».

По вопросу назначения производства предварительных исследований сформирована позиция, согласно которой исследовательская деятельность в полевых условиях является одним из структурных элементов алгоритма работы специалиста-криминалиста на месте ДТП и, соответственно, не требует специального порядка инициирования по аналогии с иными действиями (визуальным осмотром, обнаружением, фиксацией и изъятием), выполняемыми в рамках разработанного алгоритма.

Установлены параметры, согласно которым определяется криминалистическая значимость результатов применения специальных знаний в уголовном судопроизводстве по делам о ДТП, в соответствии с чем обоснована возможность использования результатов производства предварительных исследований в качестве доказательств. Предложено два варианта оформления результатов применения интегративных специальных знаний в форме предварительных исследований:

- справкой о производстве предварительного исследования, выступающей в качестве «иного документа», предусмотренного п. 6 ч. 2 ст. 74 УПК РФ;
- заключением специалиста, регламентированным п. 3¹ ч. 2 ст. 74 УПК РФ.

Установлено, что основанием дифференциации порядка оформления результатов производства предварительных исследований является объем проводимого исследования, надежность применяемых методов и научная обоснованность полученных результатов.

Альтернативным способом получения информации, имеющей доказательственное значение при установлении обстоятельств и механизма дорожно-транспортного происшествия, является использование в уголовном судопроизводстве результатов производства трасологических судебных экспертиз в виде заключения эксперта, в рамках которых решается комплекс частных задач.

В заключении подведены итоги, изложены основные результаты диссертационного исследования, предложены пути практического использования

предложенных рекомендаций и направления дальнейших научных разработок исследуемой темы.

Список литературы состоит из 167 источников.

В приложениях содержатся сведения, дополняющие основной текст диссертационного исследования: схемы, иллюстрирующие алгоритм решения интегративных задач, диаграммы, отображающие статистические данные о производстве осмотров мест происшествий, формы разработанных анкет для сотрудников экспертно-криминалистических подразделений и органов предварительного следствия МВД России, аналитические справки-таблицы, составленные по результатам анкетирования.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ ДИССЕРТАЦИИ ОТРАЖЕНО В СЛЕДУЮЩИХ ПУБЛИКАЦИЯХ АВТОРА:

1. Статьи в рецензируемых научных изданиях, рекомендованных Высшей аттестационной комиссией при Министерстве науки и высшего образования Российской Федерации для опубликования результатов диссертационных исследований:

1. Шутова, А. С. Современные проблемы применения интегративного знания при установлении механизма дорожно-транспортного происшествия / А. С. Шутова // Криминологический журнал. – 2024. – № 1. – С. 201–206.
2. Шутова, А. С. Об интеграции 3Д технологий в процесс производства транспортно-трассологических исследований / А. С. Шутова // Безопасность дорожного движения. – 2024. – № 3. – С. 36–40.
3. Шутова, А. С. Об использовании интегративных специальных знаний и критериях оценки результатов их применения / А. С. Шутова // Криминологический журнал. – 2024. – № 4. – С. 215–222.
4. Шутова, А. С. Интеграция знаний как основа дидактической концепции современного образования по специальности «Судебная экспертиза» в Московском университете МВД России имени В.Я. Кикотя / А. С. Шутова // Судебная экспертиза и исследования. – 2024. – № 4. – С. 196–201.
5. Шутова, А. С. Виды и формы специальных знаний, применяемых при расследовании дорожно-транспортных происшествий / А. С. Шутова // Закон и право. – 2026. – № 1. – С. 251–255.

II. Статьи в иных научно-практических изданиях:

6. Шутова, А. С. К вопросу об интеграционных процессах в транспортно-трассологических исследованиях / А. С. Шутова // Судебно-экспертная деятельность: психологические особенности и профессиональная этика эксперта : сборник научных трудов Всероссийского круглого стола, Москва, 21 октября

2022 г. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2023. – С. 81–84.

7. Шутова, А. С. Информационные технологии в аспекте использования интегративного знания в деятельности экспертов трасологов / А. С. Шутова // Судебная экспертиза и исследования. – 2022. – № 4. – С. 62–64.

8. Шутова, А. С. Интегративные знания в аспекте формирования компетенции экспертов-криминалистов / А. С. Шутова // Судебная экспертиза и исследования. – 2023. – № 2. – С. 62–64.

9. Шутова, А. С. Проблемы и перспективы работы с цифровыми доказательствами в уголовном судопроизводстве / А. С. Шутова // Актуальные проблемы предварительного расследования, Санкт-Петербург, 26 апреля 2023 г. – СПб. : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2023. – С. 76–78.

10. Шутова, А. С. Методы 3D-сканирования как компонент интегративного знания эксперта-трасолога / А. С. Шутова // Вопросы совершенствования правоохранительной деятельности: взаимодействие науки, нормотворчества и практики, Москва, 8 июня 2023 г. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2023. – С. 596–599.

11. Шутова, А. С. Применение интегративных знаний специалистом на месте дорожно-транспортного происшествия / А. С. Шутова // Техническо-криминалистическое обеспечение раскрытия и расследования преступлений : Всероссийская научно-практическая конференция, проводимая в рамках XXVII Международной выставки средств обеспечения безопасности государства «Интерполитех-2023», 18 октября 2023 г. : сборник статей. – М. : Московский университет МВД России имени В.Я. Кикотя, 2023. – С. 258–261.

12. Шутова, А. С. Предварительные исследования на месте дорожно-транспортного происшествия с учетом комплексного подхода / А. С. Шутова // Судебная экспертиза и исследования. – 2024. – № 1. – С. 67–70.

13. Шутова, А. С. О проблемах применения специальных знаний на месте дорожно-транспортного происшествия / А. С. Шутова // Судебная экспертиза и исследования. – 2024. – № 2. – С. 73–75.

14. Шутова, А. С. Ситуалогические исследования с точки зрения процесса интеграции знаний при расследовании дорожно-транспортных происшествий / А. С. Шутова // Санкт-Петербургский международный криминалистический форум: материалы международной научно-практической конференции, Санкт-Петербург, 10–11 июня 2024 г. – СПб. : Санкт-Петербургский университет МВД России, 2024. – С. 762–765.