

УГОЛОВНО-ПРАВОВЫЕ СРЕДСТВА БОРЬБЫ С ПРЕСТУПНОСТЬЮ НА ТРАНСПОРТЕ

УДК 343.3/.7

Жаворонков Владимир Алексеевич,
кандидат юридических наук, доцент,
Российский университет транспорта (МИИТ)

Актуальные проблемы судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств

Аннотация. В статье исследуются проблемы производства судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, возникшие в результате ухода с российского рынка производителей автотранспортных средств Европы, Северной Америки, а также ряда стран Азии: Южной Кореи и Японии. Создавшееся непростое положение с обеспечением информацией процесса производства судебной экспертизы этого вида связано с тем, что деятельность официальных представительств зарубежных заводов — изготовителей транспортных средств вышеуказанных государств на территории нашей страны была свернута. В результате информационные массивы этих предприятий, активно используемые в последнее время при установлении первичной (заводской) идентификационной маркировки, стали недоступны. Это значительно затруднило производство экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств и снизило показатели экспертно-криминалистических подразделений (далее — ЭКП) органов внутренних дел. Разнообразие транспортных средств китайских производителей, появившихся на российском рынке, и налаживание информационных связей с ними позволяет с умеренным оптимизмом оценивать ситуацию на ближайшее будущее как положительную. Но пока основной задачей является восстановление информационных связей с производителями транспортных средств государств, прекративших свою деятельность на территории России. По результатам анализа создавшейся ситуации в данном направлении судебно-экспертной деятельности автором обозначены направления работы, которые позволили бы устранить возникшие проблемы и обеспечили бы информационное сопровождение процесса производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств в будущем.

Ключевые слова: маркировочные обозначения транспортных средств; идентификационный номер; информационные массивы; базы данных

заводов-изготовителей транспортных средств; информационный метод исследования.

Vladimir Al. Zhavoronkov,
Candidate of Law, associate professor,
Russian University of Transport (MIIT)

Current problems of forensic examination of vehicle markings

Abstract. The current paper has presented the study of the problems of a forensic examination of vehicle markings that arose because of the withdrawal of vehicle manufacturers in Europe, North America, as well as several Asian countries, such as South Korea and Japan from the Russian market. The difficult situation that has arisen with the provision of information to the process of conducting forensic examinations of this type has occurred because the activities of official representative offices of foreign vehicle manufacturing factories of the above states have been given away on the territory of our country. As a result, the information arrays of these factories, which have recently been actively used in establishing primary (factory) identification markings, have become unavailable. This significantly complicated the examination and research of vehicle markings and reduced the performance of forensic departments (hereinafter referred to as FD) of internal affairs bodies. The variety of vehicles from Chinese manufacturers that have appeared on the Russian market and the establishment of information links with them allows us to assess the situation for the near future as positive with moderate optimism. But for now, the main task is to restore information links with vehicle manufacturing factories from the states that have ceased their activities in Russia. Based on the analysis results of the current situation in this area of forensic activity, there have been identified areas of work that would eliminate the problems that have arisen and would provide information support for the process of forensic examinations and research of vehicle markings in the future.

Keywords: vehicle markings; an identification number; information arrays; databases of vehicle manufacturing factories; information research method.

В настоящее время судебная экспертиза располагает весьма внушительным арсеналом методов, используемых при производстве экспертиз и исследований, который постоянно расширяется и обогащается за счет внедрения в экспертную практику последних достижений науки и техники, самого современного оборудования и приборов [1, стр. 20], а также повышения знаний и профессионального мастерства судебных экспертов. Сами же методы совершенствуются и

уточняются, позволяя тем самым обеспечивать однозначность выводов, сделанных экспертом, сокращение временных затрат на проведение исследований и повышение эффективности судебно-экспертной деятельности в целом.

Одним из инновационных направлений в экспертной практике в последнее время стало использование информационных технологий при решении экспертных задач [2], в частности, задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. Хотя информационные технологии в судебно-экспертной деятельности начали использоваться уже более 30 лет назад, сегодня при решении задач этого вида экспертизы информационный метод исследования приобрел новое, особое значение, позволяя получать криминалистически значимую информацию при исследовании объектов, ранее не являющихся объектами судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств [3, стр. 89—90]. По мнению многих авторов, исчерпывающая информация об объектах исследования является обязательным условием повышения эффективности судебно-экспертной деятельности [4, стр. 192]. Возможности, которые открывает информационный метод исследования, позволяют существенно повысить эффективность экспертных исследований и дают возможность устанавливать первичную (заводскую) идентификационную маркировку исследуемого транспортного средства практически во всех случаях. Кроме того, метод довольно прост, исключает трудоемкие, а в ряде случаев небезопасные для здоровья человека и окружающей среды операции.

Активное и повсеместное внедрение этого метода исследования в практику экспертно-криминалистических подразделений органов внутренних дел (далее — ЭКП ОВД) на рубеже XX—XXI столетий было весьма своевременным, поскольку преступники от частичного изменения маркировки, когда изменялись только элементы знаков, отдельные знаки или их группа, в подавляющем большинстве случаев стали прибегать к полному уничтожению первичной идентификационной маркировки, демонтируя при этом все известные им элементы дополнительной маркировки. Применение в таких условиях традиционных методов исследования во многих случаях становилось нецелесообразным, поскольку не позволяло решать поставленные перед экспертом задачи и идентифицировать исследуемое транспортное средство.

Проводимые в разное время статистические исследования по уголовным делам о преступлениях, связанных с изменением идентификационной маркировки транспортных средств, показали, что в рамках их расследования судебные экспертизы, направленные на установление первоначального содержания маркировочных обозначений транспортных средств, назначались в 100% случаев [5, стр. 9]. При этом количество случаев, когда идентификационный номер (*Vehicle identification number, VIN*) транспортных средств, нанесенный на заводе-

изготовителе, по тем или иным причинам установить не представлялось возможным, составляло в среднем 38% от общего количества выполненных судебных экспертиз [6]. Если вдуматься в эту цифру, то становится понятной вся неприглядность создавшейся ситуации: немногим менее половины уголовных дел, связанных с хищениями транспортных средств, оказались, по сути, нераскрытыми, поскольку традиционные методы исследования идентификационной маркировки были неэффективными, в результате чего установить законного владельца исследуемого автомобиля было невозможно. Бесспорно, что такие показатели работы никак не могли удовлетворять ни экспертно-криминалистические, ни следственные аппараты, поскольку 38% нераскрытых уголовных дел определенной направленности существенно снижали показатели работы и тех, и других. Нельзя забывать также и то, что результаты экспертизы по уголовным делам данной категории во многих случаях являлись единственным средством установления истины по делу.

Свидетельство высокой востребованности судебной экспертизы этого вида, с одной стороны, и сложившаяся ситуация, не позволяющая в полной мере раскрыть потенциал ее возможностей, — с другой, ставили ЭКП ОВД в сложное положение; органы расследования всегда возлагали на результаты работы экспертов большие надежды, ожидая, если не чуда, то по крайней мере, исчерпывающих ответов на поставленные вопросы и именно в том ключе, в каком это виделось следователю. Интеграция информационных технологий в судебную экспертизу маркировочных обозначений транспортных средств открывала потенциально неограниченные возможности для повышения ее эффективности, обеспечивая по результатам исследований точность выводов, минимизируя количество экспертных ошибок и выводя тем самым экспертную деятельность этого направления на новый, более высокий уровень [7].

Между тем с появлением возможности использования производственных баз данных заводов — изготовителей транспортных средств для решения задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств информационный метод исследования далеко не везде и сразу вошел в повседневную практику правоохранительных органов, что было подтверждено проверками работы, например, низовых ЭКП ОВД г. Москвы; причины на то были разнообразны. В ряде случаев сотрудники отдельных подразделений продолжали ограничиваться применением традиционных методов исследования, что приводило к невозможности установления маркировки, нанесенной на заводе-изготовителе, либо, если содержание маркировочного обозначения устанавливалось частично, в выводах предлагалось несколько альтернативных вариантов содержания идентификационного номера. В результате этого ответы на поставленные

перед экспертом вопросы могли содержать неточности или даже ошибки. Более глубоких исследований, связанных с установлением производственных маркировок, не имеющих прямого идентификационного значения, в полном объеме не проводилось. Хотя, как указывал В. Я. Колдин, после «прочтения» (декодирования) информации, полученной в результате таких исследований с применением специальных знаний и навыков [8, стр. 137], эксперт мог получить крайне важные данные, позволяющие установить первичную (заводскую) идентификационную маркировку транспортных средств, т.е. решить основную задачу судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств. В данном случае речь идет о маркировочных обозначениях, нанесенных на некоторых элементах конструкции, вносимых в производственные базы данных, но не отражающихся в регистрационных или сервисных документах.

Исследования в таком усеченном формате, когда применялись только традиционные методы исследования, помимо их невысокой эффективности, не соответствовали таким основополагающим принципам судебно-экспертной деятельности, изложенным в Федеральном законе от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ «О государственной судебно-экспертной деятельности в Российской Федерации», как объективность, всесторонность и полнота исследований, проводимых с использованием современных достижений науки и техники. А это, в принципе, недопустимо в экспертной практике.

При использовании баз данных заводов-изготовителей возникали и некоторые сложности нормативно-правового характера. Так, согласно п. 2 ч. 4 ст. 57 УПК РФ эксперт не вправе самостоятельно собирать материалы для экспертного исследования. Это положение вызвало множество споров о правомерности самостоятельного обращения экспертов к информационным массивам заводов — изготовителей транспортных средств как в научных кругах, так и у практиков.

По мнению одних, проведя экспертное исследование и не установив экспертным путем первичную (заводскую) идентификационную маркировку, но выявив определенные производственные обозначения или маркировочные обозначения некоторых узлов и агрегатов, эксперт должен провести исследование на предмет их соответствия заводским технологиям по способу и качеству выполнения. После чего формулировался вывод о невозможности решения поставленных вопросов, при этом в заключении указывались обнаруженные производственные маркировочные обозначения. В дальнейшем следователь, располагая информацией, содержащейся в заключении эксперта, обращался в официальное представительство завода-изготовителя с запросом о предоставлении сведений об идентификационной маркировке транспортных средств, присвоенной

автомобилю в процессе его изготовления. По рассмотрении запроса следователю направлялся ответ с необходимой информацией.

На первый взгляд все выглядело вполне логично и соответствовало закону. Но если подробно рассмотреть организационно-техническую сторону этого вопроса, то становится очевидным, что описанный алгоритм действий является далеко небезупречным; наличие у следователя в производстве огромного количества уголовных дел затрудняло своевременное выполнение всех необходимых действий, связанных с официальной перепиской, и зачастую до непосредственного направления запроса дело доходило далеко не сразу. Поскольку прямого и однозначного ответа на поставленные следователем вопросы заключение эксперта не содержало, следователь, как правило, рассматривал его как документ, не содержащий сведений, требующих незамедлительной проверки. Это приводило к тому, что запрос направлялся спустя длительное время после получения заключения эксперта. В части случаев запрос вообще не направлялся до тех пор, пока, например, руководитель следственного аппарата не обнаруживал нарушений в работе с документами в ходе проверки уголовных дел и не давал прямого указания на выполнение соответствующих действий. А в силу того, что в производстве следственного подразделения всегда находится большое количество дел, очередь до проверки конкретного уголовного дела могла прийти также далеко не сразу.

Когда же запрос, наконец, направлялся, то следователь за повседневной рутинной работой забывал о нем, и это приводило к тому, что сроки, в течение которых ответ на запрос должен был быть представлен, им не контролировались. Обычно следователь не осуществлял предварительной договоренности (опять-таки из-за сильной загруженности делами) о предоставлении информации, и поэтому запрос мог длительное время находиться без движения уже у исполнителей. Когда же ответ поступал следователю, то в силу занятости более «свежими» и срочными делами документ долгое время мог оставаться без внимания. Все это приводило к тому, что сроки следствия затягивались.

В связи с этим на страницах научных изданий высказывались различные мнения по поводу того, стоит ли считать информацию, полученную из производственных баз данных автопроизводителей материалами для производства экспертизы. По мнению многих авторов, с чем мы, безусловно, согласны, под материалами для производства экспертизы следует понимать объекты экспертного исследования материального характера [9, стр. 40]: вещественные доказательства, документы, предметы, образцы для сравнительного исследования, а также другие материалы дела, которые подлежат исследованию.

Рассуждая о характере сведений, содержащихся во внутрипроизводственных базах данных заводов-изготовителей, необходимо понимать, что эти сведения, во-первых, не являются

предметом экспертного исследования, а во-вторых, речь идет не о материальной, а об идеальной категории — информации. И здесь уместным будет вспомнить слова Норбера Винера — основоположника кибернетики, а также других ученых: «Информация есть информация, а не материя...» [10, стр. 368]; информацию нельзя причислить к материальному образованию и поэтому с точки зрения философии — источника всех наук [11], информацию выделяют в отдельный, помимо материи и энергии, фундаментальный компонент [12, стр. 76].

Поэтому, по нашему глубокому убеждению, информация, получаемая из баз данных заводов — изготовителей транспортных средств, является ничем иным, как инструментом, позволяющим более эффективно решать задачи, поставленные перед экспертом, и ее ни в коем случае не следует причислять к материалам дела ни с общенаучной, ни с процессуальной точки зрения. Поэтому процесс получения сведений из информационных массивов заводов — изготовителей транспортных средств непосредственно экспертом в процессе производства судебной экспертизы не может противоречить нормам уголовно-процессуального законодательства и Федерального закона от 31 мая 2001 г. № 73-ФЗ: легитимность этой деятельности с точки зрения Закона очевидна.

Поскольку соответствующие структуры МВД России в свое время не проявляли должного интереса к проблеме создания системы информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, вопрос истребования необходимой информации у производителей транспортных средств стал решаться в ЭКП ОВД на местах самостоятельно. Положительный опыт европейских государств в этом вопросе говорил сам за себя: правоохранительные органы могли получать информацию даже по телефонному запросу, а специалисту оставалось лишь установить соответствие полученной информации об идентификационной маркировке автомобиля с номерами остальных агрегатов проверяемого транспортного средства [13, стр. 164], что существенно экономило время.

Возвращаясь к проблемам использования производственных баз данных заводов — изготовителей транспортных средств, следует указать, что со временем предпринимаемыми усилиями удалось скорректировать недостатки в работе низовых ЭКП ОВД до нужных параметров; обращение к соответствующим информационным массивам в экспертной практике стало повсеместным, при этом был взят на вооружение зарубежный опыт. Базы данных также использовались для подтверждения выводов, сделанных экспертом при проведении исследований с применением других методов, если этого требовали обстоятельства.

Функционирование на территории России сборочных заводов транспортных средств иностранных компаний, а также поставки транспортных средств, изготавливаемых на территории других государств, обеспечивало присутствие в нашей стране официальных

представительств этих компаний и позволяло получать информацию, необходимую для установления первичной (заводской) идентификационной маркировки транспортных средств в процессе проведения экспертных исследований. Процедура получения нужной информации не представляла собой сложности. Связавшись с официальным представительством (дилером) той или иной компании по телефону и получив предварительное согласие на предоставление информации, сотрудник ЭКП направлял в представительство соответствующий запрос, на который в течение довольно непродолжительного времени получался ответ. Сравнивая полученную информацию с установленными в ходе исследования данными, эксперт формулировал окончательный вывод.

В некоторых случаях, если не требовалось документального подтверждения информации, ее можно было получить и по телефону. Такая возможность, например, появилась при общении с сотрудниками крупнейшего официального дилера ведущих мировых автомобильных брендов «ММА *Musa Motors*». Тесное сотрудничество в информационной сфере существовало и с другими официальными представительствами зарубежных автопроизводителей, например, с представительством концерна *Mercedes-Benz Group AG*. Конечно, со временем порядок обращения в эти компании был изменен и строго упорядочен, но необходимая информация всегда могла быть получена через ЭКЦ МВД России.

Несмотря на все описанные выше позитивные моменты во взаимоотношениях, сложившихся между российскими правоохранительными органами и представительствами зарубежных заводов — изготовителей транспортных средств, дальнейшего развития сотрудничества в том объеме, в котором это предполагалось концепцией научно-обоснованной системы информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, не произошло. Сама система информационного обеспечения создана не была, непосредственный доступ ЭКП ОВД к информационным массивам зарубежных производителей так и не был получен. Не была соответствующим образом реформирована и нормативно-правовая база, регламентирующая взаимоотношения ЭКП ОВД России с иностранными автопроизводителями, что, конечно же, повлияло на возникающие трудности при получении информации и обуславливало некоторую неустойчивость каналов ее поступления.

Между тем, учитывая бурное развитие цифровых и информационных технологий в начале 2000-х, процесс получения информации от автопроизводителей уже тогда мог быть существенно упрощен: после определенных нормативно-правовых и организационно-технических преобразований, а также проведения соответствующих переговорных процессов, непосредственный доступ к информационным массивам

зарубежных производителей автотранспортных средств для соответствующих подразделений правоохранительных органов России мог бы стать вполне обыденным делом. Для этого уполномоченный сотрудник ЭКП, используя ограниченную систему доступа, идентификатор пользователя и пароли, в *online* режиме самостоятельно, без каких-либо посредников обращался бы к той или иной базе данных и практически моментально получал необходимую информацию. В результате время установления информации, необходимой для решения экспертных задач и сроки производства судебных экспертиз были бы значительно сокращены, существенно снизилось бы количество выводов в форме «НПВ» (не представляется возможным), что положительно сказалось бы на эффективности судебно-экспертной деятельности.

К сожалению, произошедшие в последнее время изменения в международной обстановке привели к разрыву практически всех существовавших ранее информационных связей с зарубежными автопроизводителями. Деятельность официальных представительств зарубежных заводов — изготовителей транспортных средств на территории России была свернута, большинство мировых концернов, работавших в этой сфере на территории России, закрыли доступ к своим информационным и сервисным ресурсам [<https://www.gazeta.ru/auto/2023/01/10/16060939.shtml> (дата обращения: 25 января 2024 г.)]. Сборочные заводы были либо перепрофилированы на производство автомобилей отечественных марок, как это произошло, например, со сборочным заводом французского автоконцерна *Renault Group* в Москве и возрождением автомобильной марки «Москвич» [14], либо под производства, вообще не имеющие никакого отношения к автопрому [<https://www.mk.ru/auto/2023/07/11/pechalnaya-sudbainostrannykh-avtozavodov-v-rossii.html> (дата обращения: 25 января 2024 г.)]. Применение информационного метода исследования при решении задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств в полном объеме стало практически невозможным.

Между тем за годы деятельности иностранных компаний на территории нашей страны, включая строительство сборочных заводов и реализацию их продукции, было выпущено колоссальное количество автомобилей зарубежных марок, которые еще долгое время будут эксплуатироваться на дорогах нашей страны, а определенная их часть непременно станет объектами криминалистических исследований. Для сведения: количество сборочных заводов, работавших на территории России в середине прошлого десятилетия составляло немногим менее 20. На конвейерах этих предприятий собиралось около 100 моделей автомобилей различных марок [<https://ria.ru/20170927/1505621461.html> (дата обращения: 28 января 2024 г.)], причем на российском рынке всегда лидировали модели именно европейских производителей. Так, в 2015 г. они занимали 34,8% рынка, южнокорейские модели — 22,8%, японские — 19,8%,

отечественные — 19,2%, китайские — 3,9%, американские — 0,5% [15, стр. 105]. Таким образом, количество эксплуатируемых в России автомобилей европейских и азиатских марок составляли и составляют по сей день подавляющее большинство.

Это подтверждается и последними статистическими исследованиями: согласно данным агентства «АВТОСТАТ» на 1 июля 2023 г. в нашей стране было зарегистрировано 45,74 млн легковых автомобилей, 33,6% из них имеют российское происхождение [<https://www.autostat.ru/news/55373/> (дата обращения: 28 января 2024 г.)]. Но, к сожалению, и эти данные не дают четкого представления о количестве в нашей стране автомобилей отечественных и зарубежных марок, поскольку под формулировку «российское происхождение» могут подпадать и транспортные средства, сошедшие с конвейеров сборочных заводов иностранных производителей, располагавшихся ранее на территории России. И даже если опираться на приведенную выше статистику, свидетельствующую о том, что число легковых автомобилей иностранных марок, эксплуатируемых на наших дорогах, составляет 66,4% от их общего числа, то можно себе представить, о каком массиве транспортных средств, информация о которых стала недоступной, идет речь.

Согласно другим исследованиям количество транспортных средств отечественных марок, выпущенных, например, в 2018 г., составило 1,7 млн единиц, 1,5 млн из них — легковые автомобили, что соответственно 1,9% и 2,3% от общемирового объема производства транспортных средств [16, стр. 179]. Таким образом, соотношение зарубежных и отечественных марок автомобилей, эксплуатируемых в нашей стране еще в 2018 г. было явно не в пользу последних, и думается, что к настоящему времени этот показатель снизился еще больше, поскольку крупнейший отечественный производитель автомобилей «АвтоВАЗ» в 2023 г. выпустил со своего конвейера всего лишь 374 тыс. автомобилей [<https://www.kommersant.ru/doc/6444631> (дата обращения: 1 февраля 2024 г.)]. Поэтому, по всей видимости, в ближайшие 5—10 лет при производстве экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств ЭКП ОВД придется иметь дело с автомобилями, изготовленными европейскими и азиатскими производителями. Тем более что по статистике автомобили этих производителей являются самыми угоняемыми в нашей стране [<https://www.autonews.ru/news/64415f949a7947dabaef5fd1> (дата обращения: 1 февраля 2024 г.)]. Учитывая отсутствие доступа к базам данных зарубежных производителей, снижения эффективности судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств избежать вряд ли удастся, по крайней мере, в обозримом будущем.

Из вышесказанного следует, что информация об огромном количестве транспортных средств, потенциально являющихся объектами судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, на

настоящий момент является недоступной. Возвращение к практике получения необходимой информации по каналам Интерпола сегодня вряд ли является целесообразным, поскольку и в те времена, когда такая практика существовала, эти каналы получения информации были далеко небезупречны, и на настоящий момент их реанимация сравнима, пожалуй, с возвращением к практике использования аналоговых устройств в период бурного развития цифровых технологий, т.е. существенным шагом назад. Осуществляя получение информации по этим каналам, российские правоохранительные органы сталкивались с чудовищной инертностью как правоохранительной системы зарубежных стран, так и самих производителей транспортных средств. Представители зарубежных заводов-изготовителей либо очень затягивали процедуру общения, либо вообще отказывались сотрудничать, игнорируя все обращения со стороны правоохранительных органов России [17, стр. 184].

Применение традиционных методов и методов, которые базируются на использовании современных технических средств, например, метода магнитооптического контроля, в ряде случаев позволяет решать поставленные перед экспертом задачи, но возможности, которые открывал перед судебной экспертизой информационный метод, значительно расширял эти границы. В особенности, если он применялся в совокупности с другими методами.

Еще 30 лет назад Т. В. Аверьянова указывала на необходимость комплексного подхода к решению задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств [18, стр. 265]. Несомненно, что такой подход остается актуальным и сегодня [19]: использование трасологических, компьютерно-технических, физико-химических, технико-криминалистических и информационных исследований при производстве экспертиз этого вида является необходимостью для проведения объективного и всестороннего исследования в полном объеме. Также, 30 лет назад ведущие российские криминалисты указывали на то, что расследование и раскрытие преступлений, связанных с незаконным завладением транспортным средством, во многих случаях затруднено из-за отсутствия источников информации, позволяющих экспертам более эффективно осуществлять свою деятельность по проведению исследований маркировочных обозначений транспортных средств [20, стр. 3].

Теперь же, когда, казалось бы, эта проблема во многом была решена, судебная экспертиза маркировочных обозначений транспортных средств лишилась одного из основных, столь необходимых для нее в настоящее время инструментов. Проблема информационного «голода» в этом направлении судебно-экспертной деятельности опять встала довольно остро. Отсутствие доступа к необходимой информации при проведении исследований сегодня может стать причиной того, что эксперты опять будут вынуждены ограничиваться применением только традиционных

методов, а это не позволит им решать в полном объеме поставленные перед ними задачи. Допускаемые ранее ошибки при производстве экспертиз и исследований опять могут появиться в экспертной практике.

Конечно, с формальной точки зрения, поскольку доступ к соответствующим информационным ресурсам отсутствует, констатация факта о невозможности установления первичной идентификационной маркировки экспертным путем или решение вопроса в вероятностной форме будут вполне оправданы. Но в результате мы получим снижение эффективности деятельности ЭКП ОВД, а как продолжение цепочки негативных последствий — снижение роли ЭКП в раскрытии и расследовании преступлений, что крайне отрицательно скажется на авторитете экспертной службы.

В настоящее время мировой рынок подвергся настоящей экспансии китайского автопрома. Если в 2001 г. доля реализуемых китайских автомобилей не достигала и 5% от общего количества автомобилей, выпущенных в мире, то во второй половине прошлого десятилетия этот показатель достиг 30% [21, стр. 260]. Как природа, по словам Аристотеля, не терпит пустот, так и в торговле — свято место пусто не бывает; после ухода с российского рынка европейских и ряда азиатских производителей транспортных средств их практически моментально заменили производители Китайской Народной Республики, отечественный рынок активно стал наполняться автомобилями китайского производства. Уже сейчас на дорогах нашей страны эксплуатируются автомобили 26 марок из поднебесной, а по прогнозам на конец 2024 г. их число может составить 41 [<https://www.autonews.ru/news/652634f09a794740ee125175> (дата обращения: 13 февраля 2024 г.)].

Но количественное наполнение российского рынка китайскими автомобилями, к сожалению, не обеспечивает качественную составляющую этого вопроса. Как показывает сегодняшняя практика, многие китайские автопроизводители не поставляют русифицированные транспортные средства, предлагая приобретать китайские *SIM*-карты, без которых, по словам автоэксперта И. Зинкевича, многие опции таких автомобилей российскому пользователю попросту недоступны и в ближайшее время ситуация вряд ли изменится [<https://www.posledniy-vipusk.ru/show/utro-rossii/utro-rossii-rossiya-1-vypusk-ot-31-yanvary-a-2024-go-da> (дата обращения: 14 февраля 2024 г.)]. Существуют также проблемы с запасными частями, диагностическим оборудованием, электронными базами данных и пр. Работа с такими брендами, как *Volkswagen*, *BMW* и др. по словам специалистов сферы автобизнеса, вспоминается с легкой грустью и ностальгией [<https://rg.ru/2023/11/10/zakaz-zapchastej-parominaet-kvest-v-rf-voznik-deficit-detalej-dlia-kitajskih-avto.html> (дата обращения: 18 февраля 2024 г.)].

Возвращаясь к вопросу производства экспертиз и исследований маркировочных обозначений транспортных средств необходимо также

отметить, что разнообразие на российском рынке транспортных средств китайского производства пока никак не повлияло на результативность работы ЭКП ОВД, поскольку число экспертиз и исследований маркировочных обозначений таких транспортных средств на сегодняшний день является ничтожным по сравнению с их общим количеством. По тем или иным причинам автомобили китайского производства не пользуются «популярностью» у преступников и редко становятся объектами экспертного исследования. Об этом свидетельствует и статистика: так, если общее число угнанных и похищенных за 2022 г. автотранспортных средств в России составило более 310 тыс. единиц, то доля китайских автомобилей среди них чрезвычайно мала — всего лишь 1191 автомобиль [<https://xn----7sbbeeptbfadjdvm5ab9bj.xn--p1ai/2023/01/28/kitajskie-avtomavtomobili-statistika-ugonov/> (дата обращения: 24 февраля 2024 г.)]. Возможно в будущем, если ситуация на отечественном рынке не изменится, автопроизводители Европы и Азии не вернутся на российский рынок, а качество китайских автомобилей достигнет хотя бы среднего уровня европейских (по свидетельству автоэкспертов китайские автомобили по качеству сборки, техническим характеристикам и пр. существенно уступают автомобилям европейских производителей, Кореи и Японии [<https://ren.tv/project/mintrans> (дата обращения: 24 февраля 2024 г.)], то интерес к автомобилям китайского производства существенно возрастет, и не только у покупателей. В этом случае информационное сотрудничество с автопроизводителями Китая и доступ к производственным базам данных этого сегмента автомобильной промышленности сыграет весьма положительную роль в решении задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств.

Однако анализ изложенной выше ситуации на рынке китайских автомобилей заставляет задуматься о том, насколько можно будет положиться на качество каналов предоставления информации, их устойчивость и сам механизм ее предоставления. Хотя, конечно, наличие и рост присутствия на российском рынке китайских автопроизводителей и их безусловная заинтересованность во взаимовыгодном сотрудничестве позволяет с умеренным оптимизмом смотреть в будущее.

К сожалению, за годы присутствия на российском рынке автопроизводителей Европы, Азии и Северной Америки и использования производственных баз данных заводов этих стран в нашей стране так и не было налажено с ними по-настоящему тесного сотрудничества, которое бы не зависело от различного рода причин, его затрудняющих. Ведь насколько бы не были велики разногласия между нашим и другими государствами в вопросах внешней политики, решать задачи, связанные с противодействием преступности, которая сегодня носит интернациональный характер, приходится всем. Об этом свидетельствуют и многие научные исследования: преступность — это давно не

внутригосударственный феномен; многие виды преступности являются одной из острых и сложных проблем, вставших перед мировым сообществом [22, стр. 157], достигнув на сегодняшний день огромных масштабов и приняв организованные формы [23, стр. 89].

Преступные схемы по незаконному обороту транспортных средств, включающие в себя (как вариант) их хищение в одной стране, изменение заводской идентификационной маркировки в другой и реализация в третьей до недавнего времени были характерны для большинства стран Европы, Азии и Северной Америки. Отголоски деятельности организованных преступных групп, работавших по этим схемам, еще долго будут являться заботой российских правоохранительных органов, а нити, ведущие к успешной ликвидации последствий деятельности транснациональных преступных групп, в настоящий момент, к сожалению, заканчиваются за пределами наших границ. Поэтому сотрудничество в этой сфере должно быть нацелено не только на оказание помощи правоохранительных органов разных стран друг другу, но, прежде всего, на разработку и осуществление комплексной стратегии в этом направлении [22, стр. 160].

Начиная с 1990-х гг. в нашу страну стали поступать транспортные средства, причем масштабы ввоза были весьма внушительными, и предполагалось, что дальнейшее сотрудничество будет не менее плодотворным. Со временем деловые и межгосударственные отношения перешли в новое качество; на территории России стали строиться сборочные заводы различных автомобильных концернов. Это было довольно выгодно и зарубежным партнерам, и нам. Первые, например, выигрывали на таможенных пошлинах, в нашей же стране появились новые рабочие места, рынок наполнился конкурентоспособной продукцией автомобильной промышленности различной ценовой категории. Сотрудничество, безусловно, подразумевало обеспечение в дальнейшем технического обслуживания транспортных средств, поставку необходимых запасных частей и расходных материалов, программное обеспечение и информационную поддержку. Достигнутые договоренности добросовестно выполнялись обеими сторонами. И так, казалось, должно было бы быть всегда, по крайней мере до тех пор, пока последний, сошедший с конвейера завода зарубежного автоконцерна автомобиль не был бы утилизирован. И думается, российская сторона была вправе рассчитывать на это. Правоохранительные органы в лице ЭКП ОВД, осуществляющие экспертизы и исследования маркировочных обозначений транспортных средств, получали от официальных дилеров необходимую для производства экспертиз и исследований информацию, и подразумевалось, что установленные правила сотрудничества будут добросовестно соблюдаться зарубежными партнерами и по этому вопросу тоже.

К сожалению, в последнее время политика европейских государств, Северной Америки и некоторых государств Азии стала не совпадать с позицией России по вопросам, касающимся укрепления ее политической и экономической самостоятельности. Это привело к санкциям в адрес России, которые крайне негативно повлияли на сотрудничество в различных сферах, в том числе и на информационное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств.

Но если рассуждать с логической точки зрения о деловых отношениях между цивилизованными государствами, то думается, что зарубежные партнеры, работавшие на российском рынке и поставлявшие в нашу страну свою продукцию, осуществляя эту деятельность, брали на себя определенные обязательства, связанные с обеспечением эксплуатации, обслуживания и ремонта поставленных ранее или собранных на сборочных заводах зарубежных фирм транспортных средств. И поскольку транспортные средства, изготовленные на предприятиях зарубежных концернов, продолжают эксплуатироваться в России, то соблюдение этих обязательств должны строго и безоговорочно соблюдаться. Это же относится и к информационным ресурсам, содержащимся во внутрипроизводственных базах данных заводов-изготовителей. Тем более что появление новых информационно-коммуникационных технологий и развитие цифровой среды и инноваций в информационном пространстве общества позволяют осуществлять информационное сотрудничество между заинтересованными сторонами независимо от разногласий, которые возникают между государствами, и действовать, опираясь как на международное, так и информационное право [24, стр. 51]. Но, к сожалению, этого пока не произошло.

Между тем, как рассуждают в своих трудах философы, несмотря на наличие трудностей и, казалось бы, неразрешимых проблем в отношениях между людьми и государствами — жизнь все равно продолжается [25], и поэтому в любом случае необходимо предпринимать определенные меры, направленные на устранение возникших проблем. Цель этих мер одна — восстановление утраченных связей с обладателями информации внутрипроизводственных баз данных заводов-изготовителей транспортных средств, отказавшихся от сотрудничества с российской стороной по известным причинам.

Первым шагом в этом направлении, по мнению многих авторов, является необходимость адаптироваться к новому международному порядку [26, стр. 150]. В дальнейшем пусть и не самые благоприятные условия этого порядка указывают нам на необходимость осуществления целенаправленных шагов, направленных на восстановление утраченных связей, в первую очередь с европейскими и азиатскими производителями транспортных средств. В данном случае для этого необходимо использовать любые возможности, даже те, которые ранее не приносили высоко положительных результатов: официальные каналы, каналы

Интерпола, международные деловые связи других министерств и ведомств, относящихся к сфере производства и эксплуатации транспортных средств и пр. Главное, чтобы в итоге дело сдвинулось с мертвой точки и наметились хоть какие-нибудь положительные сдвиги в установлении контактов. Возможность сотрудничества с производителями стран Северной Америки нам представляется отдельным, чрезвычайно сложным и в настоящее время практически невыполнимым делом, поэтому в данной работе этот вопрос не рассматривается.

Несмотря на сложность политической ситуации и обострение международных противоречий, которые становятся причиной изменения вектора развития отношений России с запада на восток [27, стр. 84], вопросы о необходимости возобновления деловых отношений со странами Европы и Азии постоянно поднимаются на страницах научных изданий, и по мнению многих авторов, курс на открытость и полномасштабное сотрудничество со всеми заинтересованными сторонами уже сейчас может привести к более устойчивому балансу и формированию новых прочных связей [28, стр. 87]. Поэтому невольно задаешься вопросом: а почему эти связи не могли бы вновь возникнуть в сфере информационного сотрудничества зарубежных автопроизводителей и российских правоохранительных органов?

Подводя итог вышесказанному, можно сделать вывод, что работа по установлению новых и восстановлению утраченных контактов с обладателями информационных ресурсов, необходимых для решения задач судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, предстоит непростая и кропотливая. Основными направлениями этой работы, по нашему мнению, являются следующие:

— во-первых, укрепляющиеся деловые отношения с китайскими автопроизводителями должны существовать не только в сфере торговли транспортными средствами; предоставление необходимой информации, используемой при производстве судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, должно стать логичным продолжением взаимоотношений между российскими правоохранительными органами и китайскими автопроизводителями. При этом необходимо учесть допущенные ранее ошибки и строить отношения между сторонами таким образом, чтобы даже в случае ухода того или иного производителя с российского рынка получение необходимой информации оставалось бы возможным. Кроме того, необходимо стремиться к установлению непосредственных контактов с обладателями информации, исключая различного рода посредников. Это в какой-то мере будет гарантировать стабильность и устойчивость информационных каналов в случае возникновения форс-мажорных обстоятельств.

Конечно, сложно требовать от предприятий-изготовителей транспортных средств действий, которые бы шли вразрез политике того или иного государства, но в любом случае необходимо стараться сохранить возможность сотрудничества с тем или иным предприятием по вопросам обмена информацией до тех пор, пока реализованные этим предприятием на нашем рынке автомобили не закончат свой жизненный цикл;

— во-вторых, транспортные средства, выпущенные автомобильными концернами Европы и Азии, еще долгое время будут эксплуатироваться на российских дорогах. Поэтому возобновление сотрудничества между российскими правоохранительными органами и заводами-изготовителями этих стран на сегодняшний день является приоритетной задачей. Стратегия поиска контактов и условия взаимоотношений между сторонами были описаны выше. Общим стимулом возобновления отношений может являться то, что в других отраслях экономики, например, в сфере торговли углеводородами, сотрудничество вообще не прекращалось. Как заявил Президент России В. Путин на пресс-конференции в конце 2023 г., Россия продолжает поставлять газ в Европу, потому что Газпром — надежный партнер, у него есть контрактные обязательства, и он всегда исполнял эти контрактные обязательства и сейчас исполняет (<https://vz.ru/economy/2023/12/15/1244373.html> (дата обращения: 27 февраля 2024 г.)). В результате же ухода с российского рынка автомобильные концерны европейских и азиатских стран терпят колоссальные убытки, и возобновление сотрудничества с Россией было бы выгодно всем.

Кроме того, нельзя забывать о том, что разногласия между государствами по тем или иным вопросам существовали и будут существовать в любое время, но при этом необходимо помнить, что эти разногласия всегда только на руку преступным сообществам, осуществляющим свою деятельность не только внутри того или иного государства, но и импортирующими эту деятельность в другие страны и целые регионы;

— в-третьих, необходимость создания научно-разработанной системы информационного обеспечения судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств, являющейся важным фактором повышения эффективности и качества работы ЭКП ОВД [29, стр. 39], продолжает оставаться актуальной, и решение этого вопроса нельзя откладывать в долгий ящик.

Литература

1. Россинская, Е. Р. Гносеологические и деятельные экспертные ошибки при использовании в производстве судебных экспертиз современных технологий / Е. Р. Россинская // Вестник Московского университета МВД России. — 2015. — № 3. — С. 18—22.

2. Майлис, Н. П. Использование информационных ресурсов при производстве судебных экспертиз / Н. П. Майлис // Вестник экономической безопасности. — 2021. — № 3 — С. 166—169.
3. Россинская, Е. Р. Учение о цифровизации судебно-экспертной деятельности и проблемы судебно-экспертной дидактики / Е. Р. Россинская // Правовое государство: теория и практика. — № 4 (62), часть 1. — 2020. — С. 88—101.
4. Четвергов, М. А. Современное материально-техническое и информационное обеспечение экспертизы исследования маркировочных обозначений / М. В. Четвергов // Вестник экономической безопасности. — 2021. — № 3. — С. 192—195.
5. Агафонов, А. С. Алгоритм действий эксперта-автотехника при производстве судебной автотехнической экспертизы по исследованию маркировочных обозначений транспортных средств // Криминалистика: вчера, сегодня, завтра : сборник научных трудов. — Иркутск : Восточно-Сибирский институт МВД России. — 2023. — Т. 25. — № 1. — С. 7—22.
6. Жаворонков, В. А. Информационно-компьютерное обеспечение судебной экспертизы маркировочных обозначений транспортных средств : дис. ... канд. юрид. наук / В. А. Жаворонков. — Москва, 2019.
7. Камалова, Г. Г. Цифровые технологии в судебной экспертизе: проблемы правового регулирования и организации применения / Г. Г. Камалова // Вестник удмуртского университета. — 2019. — Том 29. — Выпуск 2. — С. 180—186.
8. Колдин, В. Я. Обоснование правового решения: фактологический анализ : учебно-практическое пособие / В. Я. Колдин [и др.]. — 2-е, изд. перераб. и доп. — Москва, 2013.
9. Орлов, Ю. К. Объект экспертного исследования / Ю. К. Орлов // Тр. ВНИИСЭ. — Москва, 1974. — Выпуск 8. — С. 39—61.
10. Информатика. Общий курс : учебник для студентов вузов / А. Н. Гуда [и др.] ; под общей редакцией В. И. Колесникова. — 4-е изд. — Москва : Дашков и К^о, 2011.
11. Везиров, Х. Н. о. Философия, как праксиологическое основание наук / Х. Н. о. Везиров Хикмет, Ф. Х. о Везиров-Кенгерли // Балканско научно обозрение. — 2020. — Том 4. — № 3(9). — С. 23—27.
12. Курилкина, В. Н. Философский и общенаучный анализ понятие информации / В. Н. Курилкина // Вестник СВФУ. — 2014. — Том 11. — № 1. — С. 73—77.
13. Минин, С. С. Современные методы исследования маркировочных обозначений автотранспортных средств / С. С. Минин // Актуальные вопросы экспертизы маркировочных обозначений автотранспортных средств. — Москва : ФБУ РФЦСЭ при Минюсте России, 2013.
14. Сидорова, Е. В. Развитие автомобильной промышленности России в современных условиях / Е. В. Сидорова, Ю. Н. Морковцева // Юный ученый. — 2023. — № 2(65). — С. 205—208.
15. Хлус, А. А. Современное состояние и перспективы развития российского автомобильного рынка / А. А. Хлус // Российский внешнеэкономический вестник. — 2015. — № 6. — С. 100—111.
16. Закревская, Я. А. Автомобильная промышленность России на современном этапе / Я. А. Закревская // Образование и право. — 2020. — № 7. — С. 178—185.
17. Чеснокова, Е. В. Экспертное исследование маркировочных обозначений на транспортных средствах по делам, связанным с их незаконным завладением : дис. ... канд. юрид. наук / Е. В. Чеснокова. — Москва, 2007.

18. Аверьянова, Т. В. Методы судебно-экспертных исследований и тенденции их развития : дис. ... д-ра юрид. наук / Т. В. Аверьянова. — Москва, 1994.
19. Чеснокова, Е. В. Современные тенденции развития технических средств и методов в экспертизе маркировочных обозначений транспортных средств / Е. В. Чеснокова // Вестник Московского университета МВД России. — 2018. — № 4. — С. 125—127.
20. Исследование маркировочных данных автотранспортных средств / Л. С. Митричев [и др.]. — Москва, 1990.
21. Сабери, Б. Современные тенденции развития автомобильной промышленности и перспективы российского автопрома / Б. Сабери // Вестник Томского государственного университета. Экономика. — 2018. — № 42. — С. 259—276.
22. Пихов, А. Х-А. К проблеме современной транснациональной преступности / А. Х-А Пихов, А. А. Егназарян // Вестник экономической безопасности. — 2022. — № 4. — С. 157—161.
23. Астахова, Е. А. Современные виды транснациональной преступности / Е. А. Астахова // Правовая политика и правовая жизнь. — 2023. — № 3. — С. 88—96.
24. Дубень, А. К. Международно-правовые основы обеспечения информационной безопасности: проблемы и приоритеты / А. К. Дубень // Международное право. — 2022. — № 1. — С. 51—60.
25. Захарцев, С. И. Гипотеза катаклизмов и круговорот жизни на Земле и современность / С. И. Захарцев, В. П. Сальников // Образование и право. — 2023. — № 5. — С. 445—453.
26. Султанлы, О. О. Международное экономическое сотрудничество в условиях глобализационных процессов / О. О. Султанлы // Economics: Yesterday, Today and Tomorrow. — 2023. — Vol. 13. — Is. 4A. — С. 144—152.
27. Рудакова, Т. А. Международное сотрудничество в условиях трансформации экономической системы / Т. А. Рудакова, Н. М. Абрамов, Н. Ю. Башмакова. // Экономика профессия, бизнес. — 2023. — №3. — С. 83—89.
28. Сейранов, С. Г. Переговорный процесс как инструмент установления деловых связей / С. Г. Сейранов, М. Н. Богомолова // Ученые записки университета имени П. Ф. Лесгафта. — 2015. — № 5 (123). — С. 248—254.
29. Спицкая, Л. В. Организация информационного обеспечения экспертной и научно-исследовательской деятельности ленинградской ЦНИЛСЭ / Л. В. Спицкая // Проблемы информационного и математического обеспечения экспертных исследований в целях решения задач судебной экспертизы : материалы всесоюз. науч.-практ. конф. (г. Москва, ноябрь 1983 г.). — Москва, 1984.

References

1. Rossinskaya, Ye. R. Gnoseologicheskiye i deyatel'nyye ekspertnyye oshibki pri ispol'zovanii v proizvodstve sudebnykh ekspertiz sovremennykh tekhnologiy [Epistemological and active expert errors when using modern technologies in the production of forensic examinations] / Ye. R. Rossinskaya // Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii. — 2015. — № 3. — С. 18—22.
2. Maylis, N. P. Ispol'zovaniye informatsionnykh resursov pri proizvodstve sudebnykh ekspertiz [Use of information resources in the production of forensic examinations] / N. P. Maylis // Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti. — 2021. — № 3 — С. 166—169.
3. Rossinskaya, Ye. R. Ucheniye o tsifrovizatsii sudebno-ekspertnoy deyatel'nosti i problemy sudebno-ekspertnoy didaktiki [The doctrine of digitalization of forensic

- activity and problems of forensic didactics] / Ye. R. Rossinskaya // *Pravovoye gosudarstvo: teoriya i praktika*. — № 4 (62), chast' 1. — 2020. — S. 88—101.
4. Chetvergov, M. A. *Sovremennoye material'no-tekhnicheskoye i informatsionnoye obespecheniye ekspertizy issledovaniya markirovochnykh oboznacheniy* [Modern material, technical and information support for examination of marking research] / M. V. Chetvergov // *Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti*. — 2021. — № 3. — S. 192—195.
 5. Agafonov, A. S. *Algoritm deystviy eksperta-avtotekhnika pri proizvodstve sudebnoy avtotekhnicheskoy ekspertizy po issledovaniyu markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv* [Algorithm of actions of an expert-autotechnician during the production of forensic auto-technical examination for the study of vehicle markings] // *Kriminalistika: vchera, segodnya, zavtra : sbornik nauchnykh trudov*. — Irkutsk : Vostochno-Sibirskiy institut MVD Rossii. — 2023. — T. 25. — № 1. — S. 7—22
 6. Zhavoronkov, V. A. *Informatsionno-komp'yuternoye obespecheniye sudebnoy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv* [Information and computer support for forensic examination of vehicle markings]: dis. ... kand. jurid. nauk / V. A. Zhavoronkov. — Moskva, 2019.
 7. Kamalova, G. G. *Tsifrovyye tekhnologii v sudebnoy ekspertize: problemy pravovogo regulirovaniya i organizatsii primeneniya* [Digital technologies in forensic examination: problems of legal regulation and organization of application] / G. G. Kamalova // *Vestnik udmurtskogo universiteta*. — 2019. — Tom 29. — Vypusk 2. — S. 180—186.
 8. Koldin, V. YA. *Obosnovaniye pravovogo resheniya: faktologicheskiy analiz : uchebno-prakticheskoye posobiye* [Justification of a legal decision: factual analysis: educational and practical guide] / V. YA. Koldin [i dr.]. — 2-ye, izd. pererab. i dop. — Moskva, 2013.
 9. Orlov, YU. K. *Ob"yekt ekspertnogo issledovaniya* [Object of expert research] / YU. K. Orlov // *Tr. VNIISE*. — Moskva, 1974. — Vypusk 8. — S. 39—61.
 10. *Informatika. Obshchiy kurs : uchebnik dlya studentov vuzov* [Computer science. General course: textbook for university students] / A. N. Guda [i dr.]; pod obshchey redaktsiyey V. I. Kolesnikova. — 4-ye izd. — Moskva : Dashkov i Ko, 2011
 11. *Vezirov, KH. N. o. Filosofiya, kak praksiologicheskoye osnovaniye nauk* [Philosophy as a praxeological foundation of sciences] / KH. N. o. Vezirov Khikmet, F. KH. o Vezirov-Kengerli // *Balkansko nauchno obozreniye*. — 2020. — Tom 4. — № 3(9). — S. 23—27.
 12. Kurilkina, V. N. *Filosofskiy i obshchenauchnyy analiz ponyatiye informatsii* [Philosophical and general scientific analysis of the concept of information] / V. N. Kurilkina // *Vestnik SVFU*. — 2014. — Tom 11. — № 1. — S. 73—77.
 13. *Minin, S. S. Sovremennyye metody issledovaniya markirovochnykh oboznacheniy avtotransportnykh sredstv* [Modern methods of studying markings of motor vehicles] / S. S. Minin // *Aktual'nyye voprosy ekspertizy markirovochnykh oboznacheniy avtotransportnykh sredstv*. — Moskva : FBU RFTSSE pri Minyuste Rossii, 2013.
 14. *Sidorova, Ye. V. Razvitiye avtomobil'noy promyshlennosti Rossii v sovremennykh usloviyakh* [Development of the automotive industry in Russia in modern conditions] / Ye. V. Sidorova, YU. N. Morkovtseva // *Yunyy uchenyy*. — 2023. — № 2(65). — S. 205—208.
 15. *Khlus, A. A. Sovremennoye sostoyaniye i perspektivy razvitiya rossiyskogo avtomobil'nogo rynka* [Current state and prospects for the development of the Russian automobile market] / A. A. Khlus // *Rossiyskiy vneshneekonomicheskiiy vestnik*. — 2015. — № 6. — S. 100—111.

16. Zakrevskaya, YA. A. Avtomobil'naya promyshlennost' Rossii na sovremennom etape [Automotive industry in Russia at the present stage] / YA. A. Zakrevskaya // *Obrazovaniye i pravo*. — 2020. — № 7. — S. 178—185
17. Chesnokova, Ye. V. Ekspertnoye issledovaniye markirovochnykh oboznacheniy na transportnykh sredstvakh po delam, svyazannym s ikh nezakonnym zavladeniyem [Expert study of markings on vehicles in cases related to their illegal possession]: dis. ... kand. jurid. nauk / Ye. V. Chesnokova. — Moskva, 2007.
18. Aver'yanova, T. V. Metody sudebno-ekspertnykh issledovaniy i tendentsii ikh razvitiya [Methods of forensic research and trends in their development]: dis. ... d-ra jurid. nauk / T. V. Aver'yanova. — Moskva, 1994.
19. Chesnokova, Ye. V. Sovremennyye tendentsii razvitiya tekhnicheskikh sredstv i metodov v ekspertize markirovochnykh oboznacheniy transportnykh sredstv [Modern trends in the development of technical means and methods in the examination of vehicle markings] / Ye. V. Chesnokova // *Vestnik Moskovskogo universiteta MVD Rossii*. — 2018. — № 4. — S. 125—127.
20. Issledovaniye markirovochnykh dannykh avtomototransportnykh sredstv [Study of marking data of motor vehicles] / L. S. Mitrichev [i dr.]. — Moskva, 1990.
21. Saberi, B. Sovremennyye tendentsii razvitiya avtomobil'noy promyshlennosti i perspektivy rossiyskogo avtoproma [Modern trends in the development of the automotive industry and prospects for the Russian automobile industry] / B. Saberi // *Vestnik Tomskogo gosudarstvennogo universiteta. Ekonomika*. — 2018. — № 42. — S. 259—276
22. Pikhov, A. KH-A. K probleme sovremennoy transnatsional'noy prestupnosti [On the problem of modern transnational crime] / A. KH-A Pikhov, A. A. Yegnazaryan // *Vestnik ekonomicheskoy bezopasnosti*. — 2022. — № 4. — S. 157—161.
23. Astakhova, Ye. A. Sovremennyye vidy transnatsional'noy prestupnosti [Modern types of transnational crime] / Ye. A. Astakhova // *Pravovaya politika i pravovaya zhizn'*. — 2023. — № 3. — S. 88—96.
24. Duben', A. K. Mezhdunarodno-pravovyye osnovy obespecheniya informatsionnoy bezopasnosti: problemy i priority [International legal framework for ensuring information security: problems and priorities] / A. K. Duben' // *Mezhdunarodnoye pravo*. — 2022. — № 1. — S. 51—60.
25. Zakhartsev, S. I. Gipoteza kataklizmov i krugovorot zhizni na Zemle i sovremennost' [Hypothesis of cataclysms and the cycle of life on Earth and modernity] / S. I. Zakhartsev, V. P. Sal'nikov // *Obrazovaniye i pravo*. — 2023. — № 5. — S. 445—453
26. Sultanly, O. O. Mezhdunarodnoye ekonomicheskoye sotrudnichestvo v usloviyakh globalizatsionnykh protsessov [International economic cooperation in the context of globalization processes] / O. O. Sultanly // *Economics: Yesterday, Today and Tomorrow*. — 2023. — Vol. 13. — Is. 4A. — S. 144—152.
27. Rudakova, T. A. Mezhdunarodnoye sotrudnichestvo v usloviyakh transformatsii ekonomicheskoy sistemy [International cooperation in the conditions of transformation of the economic system] / T. A. Rudakova, N. M. Abramov, N. YU. Bashmakova. // *Ekonomika professiya, biznes*. — 2023. — №3. — S. 83—89.
28. Seyranov, S. G. Peregovornyy protsess kak instrument ustanovleniya delovykh svyazey [Negotiation process as a tool for establishing business connections] / S. G. Seyranov, M. N. Bogomolova // *Uchenyye zapiski universiteta imeni P. F. Lesgafta*. — 2015. — № 5 (123). — S. 248—254.
29. Spitskaya, L. V. Organizatsiya informatsionnogo obespecheniya ekspertnoy i nauchno-issledovatel'skoy deyatel'nosti leningradskoy TSNILSE [Organization of information support for expert and scientific research activities of the Leningrad Central Scientific Research Institute of Social Sciences] / L. V. Spitskaya // *Problemy*

informatcionnogo i matematicheskogo obespecheniya ekspertnykh issledovaniy v tselyakh resheniya zadach sudebnoy ekspertizy : mat-ly vsesoyuz. nauch.-prakt. konf. (g. Moskva, noyabr' 1983 g.). — Moskva, 1984