

УДК 343.985.7

DOI 10.36511/2078-5356-2020-4-95-101

Чиненов Евгений Владимирович
Evgeny V. Chinenov

кандидат экономических наук, доцент, начальник кафедры криминалистики
Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина (308024, Белгород,
ул. Горького, 71)

candidate of sciences (economics), associate professor, head of the department of criminalistics
Putilin Belgorod law institute of the Ministry of internal affairs of Russia (71 Gor'kogo st., Belgorod,
Russian Federation, 308024)

E-mail: chinenovevg@yandex.ru

**Организация доследственной проверки и возбуждение уголовных дел
по преступлениям в сфере экономики,
совершаемым на железнодорожном транспорте**

**Organization of pre-investigation checks and initiation of criminal cases
on economic crimes committed on railway transport**

В статье раскрываются криминалистические особенности стадии возбуждения уголовных дел по преступлениям в сфере экономики, совершаемым на железнодорожном транспорте. Показываются особенности решаемых криминалистических задач на этапе доследственной проверки, определяется ее роль и значение для начального этапа расследования.

Ключевые слова: расследование преступлений в сфере экономики, железнодорожный транспорт, возбуждение уголовного дела.

The article reveals the criminalistic features of the stage of initiation of criminal cases on economic crimes committed on railway transport. The author shows the features of the solved forensic tasks at the stage of pre-investigation verification, determines its role and significance for the initial stage of the investigation.

Keywords: investigation of crimes in the sphere of economy, railway transport, initiation of criminal proceedings.

Анализ указанной научной категории, изучение материалов, характеризующих раскрытие и расследование преступлений в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте (например, посягательств на собственность железнодорожных организаций и предпринимателей, занятых в этой сфере, пользующихся услугами отрасли, преступных деяний, направленных на завладение имуществом, принадлежащим Российской Федерации), позволяет нам предпринять попытку определить особенности стадии возбуждения уголовных дел данной категории, начиная с момента получения первоначальных сведений о преступлении и до принятия соответствующего решения.

Исследование практики возбуждения уголовных дел по преступлениям в сфере экономики,

совершаемым на железнодорожном транспорте, свидетельствует о том, что только 69,2% уголовных дел указанной категории возбуждается в течение десяти суток. Если в сообщении или заявлении об экономическом преступлении отсутствуют достаточные данные, указывающие на признаки преступления, возникает задача, связанная с их проверкой (30,8%), срок которой в ряде случаев может достигать до 1 месяца. Это обусловлено необходимостью сбора и анализа разнообразной и специфической доказательственной информации, производством специальных, зачастую сложных исследований — экономических, компьютерных и пр.

Специфика стадии возбуждения уголовных дел о преступлениях в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте, со-

© Чиненов Е.В., 2020

стоит прежде всего в содержании и характере предварительной проверки, предшествующей возбуждению уголовного дела. Проверочные и диагностические действия, включаемые в эту стадию, как правило, носят непроцессуальный характер и осуществляются средствами и методами оперативно-разыскной деятельности. Кроме того, предполагают использование криминалистических и специальных знаний, производство специальных исследований, результаты которых минимизируют вероятностный характер выводов следователя о наличии признаков преступления, тем самым обеспечивая законное и обоснованное решение вопроса о возбуждении уголовного дела.

По мнению С.Г. Еремина, «...наибольший успех проверки достигается при комплексном сочетании методов фактического и документального контроля, когда одни из них дополняются другими, и, в совокупности с материалами уголовного дела, образуют объективную, неопровержимую доказательственную базу» [1, с. 14]. Однако анализ сложившейся практики показывает, что следователи, оперативные работники органов внутренних дел на железнодорожном транспорте зачастую недооценивают возможности обозначенных методов и не всегда используют эти важные составляющие этапа предварительной проверки информации, сообщения, заявления о преступлении на стадии решения вопроса о возбуждении уголовного дела. Единственным способом установления наличия либо отсутствия признаков преступлений в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте, используемым на практике, является производство документальных проверок и ревизий. Причина, как видится нам, кроется в недостатках организации расследования, в выраженной специфичности применяемых методов для целей выявления и расследования экономических преступлений, в несовершенстве системы действий по организации и тактике проведения доследственной проверки, специальных исследований на этапе возбуждения уголовного дела, о чем справедливо говорится в научных работах, посвященных криминалистическим и процессуальным аспектам обнаружения признаков преступлений.

Проанализировав фактическое положение дел в изучаемой области, мы пришли к обоснованному выводу о необходимости поиска оптимальных форм и методов, обеспечивающих своевременное и качественное возбуждение уголовных дел о преступлениях в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном

транспорте. Полагаем, что резерв повышения эффективности возбуждения уголовных дел данной категории преступлений, наряду с совершенствованием процессуальной деятельности должностных лиц, осуществляющих проверку сообщений о преступлениях [2, с. 10], кроется в комплексном подходе к организации использования специальных экономических знаний и знаний особенностей технологических процессов сферы железнодорожного транспорта, причем уже на этапе доследственной проверки. Должное криминалистическое обеспечение в целом, специальные знания, в частности, усиленные надлежащим оперативно-разыскным сопровождением, обеспечат качество решения вопроса о начале производства по уголовному делу или отказе в этом. Основой такой работы, безусловно, должна выступать система методов документального и фактического контроля, заимствованных из экономики и широко используемых при проведении инвентаризаций, ревизий, аудита, специальных экономических исследований и пр. [3, с. 9]. В их числе методы документального контроля и методы фактического контроля.

Значительный потенциал в обеспечении проверочных действий, предшествующих возбуждению уголовного дела о преступлениях в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте, содержится в нормативной, специальной технической железнодорожной и прикладной экономической литературе, адаптация положений которой к решению задач правоприменения на объектах железнодорожного транспорта априори будет иметь положительный результат. Так, к примеру, материалы исследований, освещающих вопросы контроля технического состояния локомотивов, могут быть с успехом использованы для выявления хищений топлива из топливной системы маневровых локомотивов (тепловозов) [4, с. 38]; знание систем и методов диагностики состояния железнодорожного пути — для раскрытия хищений деталей верхнего строения пути [5, с. 221]; понимание функционирования узлов и деталей вагонных тележек, колесных пар — расследования хищений колесных пар [6, с. 50]; анализ экономической эффективности инвестиций и финансовых вложений в деятельность организаций железнодорожного транспорта — для выявления фактов мошенничества, связанного с осуществлением инвестиционных проектов на предприятиях железнодорожного транспорта [7, с. 147], и пр.

В результате такого подхода могут быть установлены признаки, свидетельствующие о совер-

шении конкретного экономического преступления на объектах железнодорожного транспорта, что во многом усилит убежденность следователя в обоснованности принятия им процессуальных решений.

Анализ практики расследования преступлений в сфере экономики на железнодорожном транспорте позволяет нам в относительных показателях определить срез решений, принимаемых по поступающей в органы внутренних дел на транспорте информации, заявлениям, сообщениям: о возбуждении уголовного дела — 49,2%; об отказе в возбуждении уголовного дела — 31,1%; о передаче заявления или сообщения по подследственности, подсудности, территориальности — 19,7%.

Исследуя и анализируя стадию возбуждения уголовного дела по преступлениям в сфере экономики, совершаемым на железнодорожном транспорте, следует отметить, что она прежде всего характеризуется специфичностью поводов и оснований.

По мнению А.В. Варданяна, поводом к возбуждению уголовного дела следует считать юридический факт, который отражает информацию о возможных признаках преступления, поступивший в предусмотренных статьями 140—143 УПК РФ процессуальных формах и требующий реагирования в порядке статей 144—145 УПК РФ [8, с. 32]. Развивая эту мысль, полагаем необходимым обратиться к мнению С.В. Ермакова и М.М. Макаренко: «...наличие законного повода не является достаточным для безусловного принятия решения о возбуждении уголовного дела. Требуется также установить основание для возбуждения уголовного дела — наличие достаточных данных, указывающих на признаки преступления» [9, с. 116]. Указанное дает нам основание утверждать, что для принятия такого решения по уголовным делам экономической направленности на железнодорожном транспорте необходимо, чтобы в ходе проверки заявления или сообщения о преступлении были получены данные, достаточные для вывода о максимальной вероятности совершения преступного деяния. В условиях специфики расследования это может быть возможным только лишь на основе использования специальных знаний в комплексе с тщательным образом организованным взаимодействием между следователем и сотрудниками подразделений, осуществляющих оперативно-разыскное сопровождение расследования преступлений в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте, — уголовного розыска (ОУР),

экономической безопасности и противодействия коррупции (ОЭБ и ПК), по борьбе с преступными посягательствами на грузы (ОБППГ).

Типичными поводами и основаниями для возбуждения уголовных дел о преступлениях в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте, выступают:

1. Поступающие в орган внутренних дел на транспорте заявления и сообщения о преступлении (38,4%):

1) от граждан, непосредственно связанных с отраслью железнодорожного транспорта как по роду своей деятельности, так и пользующихся его услугами (40,2%) (см., например, уголовное дело № 1-4/2012, архив СО Петрозаводского ЛО МВД России на транспорте);

2) от должностных лиц организаций железнодорожного транспорта, на основании материалов ведомственных расследований, документальных ревизий, аудита, инвентаризаций (30,6%). В случае обнаружения признаков экономического преступления ими направляются в правоохранительные органы соответствующие сообщения. В этих материалах содержится информация о факте правонарушения или преступления с указанием размера причиненного ущерба. К ним прилагаются акты ведомственных проверок и расследований, документальных ревизий, акты инвентаризаций, иных контрольных мероприятий; прилагаются документы, которые могут быть признаны вещественными доказательствами, объяснения причастных к событию лиц и очевидцев (см. например, уголовное дело № 1-307/2019, архив СО Рязанского ЛО МВД России на транспорте; уголовное дело № 1-/2018, архив СО Абаканского ЛО МВД России на транспорте; уголовное дело № 11-55/2019, архив СО Самарского ЛО МВД России на транспорте);

3) из иных (не относящихся к сфере железнодорожного транспорта) источников (29,2%) (см. например, уголовное дело № 1-284/2014, архив СО Северо-Восточного ЛУ МВД России на транспорте).

2. Обнаружение признаков преступления оперативными работниками (46,6%):

1) в результате проверки информации о совершенном или готовящемся преступлении, поступившей из оперативных источников (86,1%) (см. например, уголовное дело № 1-12/2020, архив СО Самарского ЛО МВД России на транспорте);

2) на месте совершения преступления (13,9%) (см. например, уголовное дело № 1-156/2019, архив СО Новороссийского ЛО МВД России на транспорте).

3. Установление признаков преступления следователями Следственного комитета в ходе расследования других уголовных дел, прокурорами вследствие контрольно-надзорной деятельности, ФСБ России (3,4%) (см. например, уголовное дело № 1-165/2019, архив СО Минераловодского ЛУ МВД России на транспорте; Федеральная служба безопасности Российской Федерации [Офиц. сайт]. URL: <http://www.fsb.ru/> (дата обращения 11.09.2020)).

4. Сообщения в средствах массовой информации и пр. (11,6%) (см. например, уголовное дело № 1-190/2018, архив СО Калужского ЛО МВД России на транспорте).

Важной и еще не до конца решенной проблемой органов предварительного расследования на железнодорожном транспорте является качество возбуждения уголовных дел по экономическим преступлениям. Оно зависит от различных факторов, обстоятельств, включая: количество выявленных эпизодов, содержащих признаки противоправного деяния; продолжительность временного периода, в течение которого они совершались; характер источников криминалистически значимой информации; качество предварительной проверки и др.

Несмотря на то что на транспорте уголовные дела по линии экономики возбуждаются только следователями, 12,3% дел прекращаются ввиду отсутствия события или состава преступления и еще 21,4% по другим основаниям. Расследование практически каждого третьего уголовного дела, возбужденного по материалам доследственной проверки, сталкивается с проблемами несоответствия полученного первичного материала (информации) с данными, формируемыми на начальном этапе расследования.

Как показало изучение приостановленных уголовных дел исследуемой категории, существенные недостатки в расследовании в значительной мере были вызваны: затруднениями в определении круга обстоятельств, подлежащих установлению; бессистемностью осуществления проверочных мероприятий; неиспользованием в полном объеме возможностей методов документального и фактического контроля; слабым взаимодействием со специалистами на стадии возбуждения уголовного дела. Такое положение дел является следствием упущений в организации и планировании расследования, фактическим использованием ограниченного набора стандартных, не всегда связанных между собой системным алгоритмом действий, что, сказываясь на качестве формируемого проверочного материала, оказывает негативное влия-

ние на качество начального этапа расследования. Причины, на наш взгляд, можно объяснить следующим:

1. Отсутствием надлежащего взаимодействия трех основных субъектов расследования — следователя, оперативного работника, специалиста.

2. Недостаточностью использования специальных знаний, обусловленной наличием причинно-следственной связи с отсутствием должной профессиональной подготовки оперативных работников и следователей, предполагающей знание экономики, финансов, бухгалтерского учета железнодорожного транспорта, специфики производственной и хозяйственной деятельности в отрасли. Безусловно, все это могло бы способствовать правильной криминалистической и правовой оценке собранных материалов и имеющихся доказательств.

3. Неполнотой, недостаточно объективной оценкой выводов результатов ревизий, проверок финансовой, хозяйственной, производственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта.

4. Поспешностью, допускаемой следователями и оперативными сотрудниками при разрешении вопроса о возбуждении уголовного дела.

5. Противодействием расследованию со стороны должностных лиц железнодорожных организаций.

Полагаем, решение вопроса следует искать в совершенствовании подходов к организации доследственной проверки, способной обеспечить установление поводов и оснований возбуждения уголовных дел по преступлениям экономической направленности, совершаемым на железнодорожном транспорте. В их числе:

1. Качественная подготовка к проведению проверочных мероприятий, включающая, помимо планирования, работу по подбору и изучению необходимой справочной методической литературы, нормативных правовых актов, учредительных и внутренних документов железнодорожной организации. В таком случае будет обеспечена возможность качественного сбора необходимых сведений о проверяемой организации, особенностях видов ее деятельности, мест хранения бухгалтерской и иной документации, предметов и иной ориентирующей и доказательственной информации, которая впоследствии может быть использована в качестве доказательственной по уголовному делу.

2. Усиление роли оперативно-разыскного сопровождения, широкого использования при этом результатов оперативно-разыскной деятель-

ности. Решение данного организационно-тактического вопроса нам видится в практической реализации алгоритма оперативно-разыскного сопровождения расследования уголовных дел об экономических преступлениях: формирование групп по проверке криминально активных лиц; анализ имеющейся в отношении этой категории лиц оперативной информации, организация ее получения из иных правоохранительных органов в порядке взаимодействия с ними; проведение с использованием технических средств комплекса оперативно-разыскных мероприятий по фиксации имеющейся информации, установлению схемы совершения преступления; уточнение структуры преступных действий неизвестных ранее участников; системно-структурный анализ полученных результатов оперативно-разыскных мероприятий с последующим рассекречиванием и ознакомлением следственных органов в установленном порядке с целью определения достаточности собранных для возбуждения уголовных дел доказательств; установление фактической информации для дальнейшего использования в качестве доказательств по уголовному делу [10, с. 154].

3. Совершенствование тактики использования технико-криминалистических средств в выявлении преступлений в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте. С учетом понимания особенностей признаков преступлений экономической направленности на железнодорожном транспорте, имеющих технико-криминалистических возможностей органов внутренних дел (наличия образцов, стоящих на вооружении, перспективных и разрабатываемых) внедрение тактических положений их применения при реализации плана следственной проверки обеспечит: ориентацию в специфической обстановке использования; учет информационных, психологических, технических и организационных факторов; сохранность и допустимость доказательств [11, с. 81].

4. Программирование следственной проверки. Разработка типовых, формализованных действий субъектов следственной проверки признана одним из ведущих методов планирования, решения общих и промежуточных методических задач раскрытия и расследования преступления [12, с. 86]. Определение системы логически упорядоченных типовых задач и рекомендуемых методов их достижения — серьезная проблема начального этапа расследования преступлений в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте. Попытку ее решения считаем возможным осуществить

путем создания модели типовых тактических решений в рамках предварительной (следственной) проверки и, в частности, программ основных ее элементов: бухгалтерской диагностики; изучения и оценки бухгалтерской документации, что возможно выполнить с учетом уже имеющихся научных разработок [13, с. 585; 14, с. 53; 15, с. 108].

Решение организационных вопросов этапа следственной проверки невозможно без надлежащего взаимодействия между субъектами раскрытия и расследования преступлений. Однако изучение действующей практики раскрытия и расследования преступлений в сфере экономики, совершаемых на железнодорожном транспорте, показывает существование несогласованности в действиях следователей и оперативных подразделений. Оперативные работники зачастую в организационном плане действуют автономно от следователей, не в полной мере взаимодействуют, недостаточно используют специальные знания, консультационно-справочную помощь специалистов. Это сказывается на сроках проведения следственных проверок, качестве их материалов, которые определяют основания возбуждения уголовных дел. В этой связи считаем примечательным привести точку зрения В.Ф. Статкуса, считающего, что раскрытие преступлений должно быть коллективной деятельностью, «...успех которой тесно связан с организацией взаимодействия» [16, с. 70].

На основании изложенного следует отметить, что необходимым условием всестороннего и объективного установления поводов и оснований возбуждения уголовных дел экономической направленности на железнодорожном транспорте должно являться установление контактов и организация тесного взаимодействия между следователем, оперативными работниками, специалистами, должностными лицами организаций железнодорожного транспорта. Это будет основой эффективного планирования расследования, сбора и анализа доказательств, отработки версий, согласования оптимальных тактических решений.

Улучшению взаимодействия, по нашему мнению, могут способствовать:

— введение узких специализаций у следователей;

— повышение профессиональной подготовки следователей, в частности, обучение их навыкам работы в коллективе за счет введения в систему профессиональной подготовки следователей и оперативных работников совместных тренингов, тимбилдингов;

— ознакомление с передовым опытом расследования уголовных дел экономической направленности с детальным анализом материалов проверок, разбором допускаемых ошибок;

— детальное обсуждение на итоговых совещаниях в органах внутренних дел на транспорте вопросов взаимодействия между участниками расследования и повышения эффективности расследования.

Таким образом, принятие своевременного и обоснованного решения о возбуждении уголовного дела о преступлении в сфере экономики, совершенном на железнодорожном транспорте, обеспечение начального этапа расследования всеми необходимыми ориентирующими и доказательственными данными возможно лишь на основании проведенной всесторонней и качественной доследственной проверки. Важная роль в этом отводится оперативным работникам, специалистам, взаимодействию с которыми в значительной мере предопределяет успех раскрытия и дальнейшего расследования преступления.

Следует отметить, что по рассматриваемой категории уголовных дел особое значение имеет исходная криминалистически значимая информация, анализ, изучение и использование которой позволяет выдвигать широкий спектр версий и принимать законное и обоснованное решение о возбуждении уголовного дела. Доследственная проверка и возбуждение уголовного дела обеспечивают производство всех неотложных процессуальных и непроцессуальных действий следователя начального этапа расследования, в числе которых выделяются: задержание; личный обыск; обыски по месту совершения преступлений и месту жительства преступников; осмотры изъятых криминалистически значимых объектов; выемка и осмотр документации и записей чернового бухгалтерского учета; допрос задержанных и свидетелей.

Примечания

1. Еремин С.Г. Общие принципы использования методов документального контроля в бухгалтерском учете с целью обнаружения признаков преступлений // Проблемы экономики и юридической практики. 2006. № 3-4. С. 14—21.

2. Кожокарь В.В. Возбуждение уголовного дела: вопросы теории и практики: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 2016. 36 с.

3. Пересыпкина Н.Н. Формирование методического и организационного обеспечения внутреннего аудита финансовых результатов строительных организаций: автореф. дис. ... канд. экон. наук. Ростов-на-Дону, 2013. 23 с.

4. Давыдов Ю.А., Пляскин А.К., Кушнирук А.С. Контроль фактического технического состояния локомотивов на основе диагностики // Современные технологии. Системный анализ. Моделирование. 2018. № 3 (59). С. 38—47.

5. Осадчий Г.В., Лыков А.А. Система диагностики и удаленного мониторинга состояния железнодорожного пути // Открытое образование. 2011. № 2-2. С. 221—225.

6. Панченко А.А., Тен Е.Е. Экспресс-диагностика дефектов колесных пар электроподвижного состава в движении // Наука и прогресс транспорта. Вестник Днепропетровского национального университета железнодорожного транспорта. 2008. № 25. С. 50—52.

7. Ефанов А.Н. Оценка экономической эффективности инвестиций и инноваций на железнодорожном транспорте в современных условиях // Известия Петербургского университета путей сообщения. 2012. № 2 (31). С. 147—156.

8. Варданян А.В. Сообщение о совершенном или готовящемся преступлении, полученное из иных источников, как повод для возбуждения уголовного дела: исторические и современные проблемы его реализации // Вестник Восточно-Сибирского института МВД России. 2017. № 3 (82). С. 32—38.

9. Ермаков С.В., Макаренко М.М. Отдельные поводы и основания для возбуждения уголовных дел о преступлениях в сфере предпринимательской и иной экономической деятельности // Вестник экономической безопасности. 2017. № 1. С. 116—122.

10. Иванов П.И., Кустов А.М. Особенности использования в доказывании результатов оперативно-разыскной деятельности по уголовным делам // Труды Академии управления МВД России. 2018. № 2 (46). С. 154—159.

11. Щукин В.И. Особенности организации раскрытия и расследования преступлений, совершаемых на железнодорожном транспорте // Белгородские криминалистические чтения: сборник научных трудов. Белгород, 2017. С. 81—85.

12. Шаталов А.С. Вопросы имплементации алгоритмизации и программирования расследования преступлений в систему криминалистической методики // Академическая мысль. 2018. № 1 (2). С. 86—90.

13. Тимченко В.А. Криминалистическая диагностика признаков мошенничества персонала // Международный бухгалтерский учет. 2020. Т. 23. № 5 (467). С. 585—600.

14. Чиненов Е.В. Криминалистическая диагностика экономических преступлений, совершаемых на объектах железнодорожного транспорта // Проблемы правоохранительной деятельности. 2018. № 3. С. 53—60.

15. Воронов С.С., Голубятников С.П. Использование специальных знаний при выявлении и доказывании налоговых преступлений // Юридическая наука и практика: Вестник Нижегородской академии МВД России. 2019. № 4 (48). С. 108—113.

16. Статкус В.Ф. Раскрытие преступлений — важнейшее средство борьбы с преступностью // Государство и право. 1998. № 4. С. 66—73.

References

1. Eremin S.G. General principles of using methods of documentary control in accounting in order to detect signs of crimes. *Problems of Economics and legal practice*, 2006, no. 3-4, pp. 14—21. (In Russ.)
2. Kozhokar V.V. Initiation of criminal proceedings: questions of theory and practice. Author's abstract... candidate of legal sciences. Moscow, 2016. 36 p. (In Russ.)
3. Peresyphkina N.N. Formation of methodological and organizational support for internal audit of financial results of construction organizations. Author's abstract... candidate of econ. sciences. Rostov-on-Don, 2013. 23 p. (In Russ.)
4. Davydov Y.A., Plyaskin A.K., Kushniruk A.S. Control of the actual technical condition of locomotives based on diagnostics. *Modern technology. System analysis. Modeling*, 2018, no. 3 (59), pp. 38—47. (In Russ.)
5. Osadchiy G.V., Lykov A.A. System of diagnostics and remote monitoring of railway track condition. *Open education*, 2011, no. 2-2, pp. 221—225. (In Russ.)
6. Panchenko A.A., Ten E.E. Express diagnostics of defects in wheel pairs of electric rolling stock in motion. *Science and progress of transport. Bulletin of the Dnepropetrovsk national University of railway transport*, 2008, no. 25, pp. 50—52. (In Russ.)
7. Efanov A.N. Evaluation of the economic efficiency of investments and innovations in railway transport in modern Conditions. *Izvestia of St. Petersburg University of means of communication*, 2012, no. 2 (31), pp. 147—156. (In Russ.)
8. Vardanyan A.V. A report on a crime committed or being prepared, received from other sources, as a reason for initiating a criminal case: historical and modern problems of its implementation. *Bulletin of the East Siberian Institute of the Ministry of internal Affairs of Russia*, 2017, no. 3 (82), pp. 32—38. (In Russ.)
9. Ermakov S.V., Makarenko M.M. Separate reasons and grounds for initiation of criminal cases on crimes in the sphere of business and other economic activity. *Bulletin of economic security*, 2017, no. 1, pp. 116—122. (In Russ.)
10. Ivanov P.I., Kustov A.M. Features of use in proving the results of operational investigative activities in criminal cases. *Proceedings of the Academy of management of the Ministry of internal Affairs of Russia*, 2018, no. 2 (46), pp. 154—159. (In Russ.)
11. Shchukin V.I. Features of the organization of disclosure and investigation of crimes committed on railway transport. *Belgorod forensic readings: collection of proceedings*. Belgorod, 2017. Pp. 81—85. (In Russ.)
12. Shatalov A.S. Questions of implementation of algorithmization and programming of crime investigation in the system of criminalistic methods. *Academic thought*, 2018, no. 1 (2), pp. 86—90. (In Russ.)
13. Timchenko V.A. Forensic diagnostics of signs of staff Fraud. *International financial accounting*, 2020, vol. 23, no. 5 (467), pp. 585—600. (In Russ.)
14. Chinenov E.V. Criminalistic diagnostics of economic crimes committed at railway transport facilities. *Problems of law enforcement*, 2018, no. 3, pp. 53—60. (In Russ.)
15. Voronov S.S., Golubyatnikov S.P. Use of special knowledge in identifying and proving tax crimes. *Legal science and practice: Journal of Nizhny Novgorod academy of the Ministry of internal affairs of Russia*, 2019, no. 4 (48), pp. 108—113. (In Russ.)
16. Statkus V.F. Disclosure of crimes — the most important means of fighting crime. *State and law*, 1998, no. 4, pp. 66—73. (In Russ.)