

ОБЪЕКТ ПРЕСТУПЛЕНИЯ, ПРЕДУСМОТРЕННОГО СТАТЬЕЙ 264 УГОЛОВНОГО КОДЕКСА РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМЫ

THE OBJECT OF THE CRIME UNDER ARTICLE 264 OF THE CRIMINAL CODE OF THE RUSSIAN FEDERATION: PROBLEM STATEMENT

A. Sirokhin

Summary. The need to ensure the safety of traffic and operation of vehicles, legal provisions emerged in the mid-twentieth century. The relevance of this issue in the modern world has only increased, due to the improvement of vehicles, increasing their speed characteristics and quantitative increase. This need is met by a system of organizational measures and legal means, where criminal legislation has a well-defined role to play.

The article attempts to analyze the problems of criminal law protection of road safety and operation of vehicles from the perspective of the modern view of law enforcement practice and the doctrine of criminal law on the object of the crime under article 264 of the Criminal code of the Russian Federation.

Keywords: the object of criminal law protection, the object of the crime; traffic safety; road and transport crime; transport crime.

Сирохин Антон Игоревич

*Старший преподаватель, ФГКОУ ВО «Восточно-Сибирский институт МВД России»
anton.ir@mail.ru*

Аннотация. Необходимость обеспечивать безопасность дорожного движения и эксплуатации транспортных средств правовыми средствами возникла в середине XX века. Актуальность данного вопроса в современном мире только возрастает, что связано с усовершенствованием транспортных средств, возрастанием их скоростных характеристик и количественным увеличением. Удовлетворение этой потребности обеспечивается системой организационных мер и правовых средств, где уголовному законодательству отведена вполне определенная роль.

В статье предпринята попытка проанализировать проблемы уголовно-правовой охраны безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств с позиции современного взгляда правоприменительной практики и доктрины уголовного права на объект преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ.

Ключевые слова: объект уголовно-правовой охраны; объект преступления; безопасность дорожного движения; дорожно-транспортная преступность; транспортная преступность.

Ежедневно миллионы граждан вовлекаются в общественные отношения, связанные с движением и эксплуатацией транспортных средств и необходимостью охраны данной сферы общественных отношений, в том числе и уголовно-правовыми средствами, не вызывает сомнений.

История становления института ответственности за преступления в транспортной сфере свидетельствует, что с момента кодификации уголовного законодательства изданием УК РСФСР 1922 г. и вплоть до принятия УК РФ 1996 г. ответственность за такого рода преступления предусматривалась общими нормами. Как отмечает А.И. Коробеев: «В судебной практике такие деяния квалифицировались либо по статьям о преступлениях против личности, либо как нарушения обязательных постановлений об охране порядка на транспорте, либо как преступно-небрежное исполнение водителем своих служебных обязанностей» [9, С. 29], «составы транспортных преступлений оказались «рассеянными» по разным главам УК...» [9, С. 29].

В УК РФ 1996 г. нормы о преступлениях против безопасности дорожного движения и эксплуатации транспорта были оформлены в самостоятельный институт и размещены в главе 27 Особенной части [12, С. 210].

Такой вектор развития уголовного законодательства был связан со спецификой общественных отношений в сфере функционирования транспортных средств, подлежащих уголовно-правовой охране.

Не смотря на сравнительно длительный период становления данного института уголовного права [11], некоторые вопросы остаются спорными как в теории, так и в практике его применения.

Кроме того, существующая судебно-следственная практика свидетельствует либо о происходящем процессе, обратном описанному выше, либо выявляет признаки создания института причинения вреда источником повышенной опасности.

В этой связи считаем целесообразным проанализировать имеющиеся в современном правовом поле понятия источника повышенной опасности.

Одна из точек зрения, имеющая место в науке гражданского права, рассматривает источник повышенной опасности как деятельность, которая создает для окружающих повышенную опасность (теория деятельности).

Имеется и противоположная точка зрения, согласно которой в качестве источников повышенной опасности выступают предметы материального мира, которые обладают для окружающих опасными свойствами в силу того, что не поддаются полному контролю со стороны людей.

Такая позиция, конечно, отсылает больше к объекту, чем к деятельности. В контексте проводимого анализа полагаем допустимым рассматривать понятие источника повышенной опасности в формате объединения вышеописанных позиций и взаимосвязи деятельности и объекта в единый социально-правовой конструкт. То есть в формате объекта, с эксплуатацией и использованием которого связана та или иная деятельность (объект в эксплуатации, объект в использовании), система «объект-деятельность».

Другими словами, не может в рассматриваемом аспекте деятельность обладать компонентами опасности без взаимодействия с соответствующим объектом материального мира, так же как и сам объект материального мира, признаваемый источником повышенной опасности, таковой не обладает до момента своего взаимодействия с конкретной деятельностью человека.

Здесь отметим, что уголовное право при формировании института транспортных преступлений апеллировало к более сложной системе понимания источника повышенной опасности, где учитывалась не только структура «объект — деятельность», но и то, в какой сфере общественных отношений осуществляется эта деятельность (объект — деятельность — сфера). «Исходным моментом для определения понятия транспортных преступлений должна служить мысль, что эти преступления посягают на общественные отношения в сфере безопасного функционирования (движения и эксплуатации) транспортных средств» [9, С. 54].

В интересующем нас аспекте речь необходимо вести об ответственности за вред, который причинен источником повышенной опасности в таких условиях и такими свойствами, наличие которых позволяют говорить о данном объекте как об источнике повышенной опасности. Например, автомобиль будет признан источником повышенной опасности только когда находится в движении,

а не расположен в гараже либо на другом парковочном месте с выключенным двигателем.

Поэтому уже традиционно считается, что если вред причинен хотя бы и при эксплуатации общепризнанного источника повышенной опасности, но вне связи с его повышенными вредоносными свойствами, ответственность наступает на общих основаниях [1, С. 215].

Для того чтобы отнести тот или иной вид деятельности или объект материального мира к источнику повышенной опасности, необходимо, чтобы данная деятельность или объект создавали повышенную опасность причинения вреда. Повышенная опасность предполагает, что существует более высокая вероятность наступления вредных последствий в рамках данной деятельности или объекта, чем при обычных обстоятельствах. Поэтому даже соблюдение различных мер предосторожности не может со стопроцентной гарантией исключить возможность наступления вредных последствий.

Следует отметить, что в действующем законодательстве не приводится какого либо исчерпывающего перечня предполагаемых источников повышенной опасности. Отсутствие законодательного закрепления данного вопроса вполне оправдано: в условиях стремительно развивающегося научно-технического прогресса появление новых технических средств и разработок, потенциально обладающих той или иной степенью опасности, является логичной закономерностью.

На сегодняшний день в рамках гражданского судопроизводства судам рекомендовано источником повышенной опасности: «...признать любую деятельность, осуществление которой создает повышенную вероятность причинения вреда из-за невозможности полного контроля за ней со стороны человека, а также деятельность по использованию, транспортировке, хранению предметов, веществ и других объектов производственного, хозяйственного или иного назначения, обладающих такими же свойствами».

При этом надлежит учитывать, что вред считается причиненным источником повышенной опасности, если он явился результатом его действия или проявления его вредоносных свойств» [2, Ст. 18].

По идее, в процессе применения ст. 264 УК РФ как раз и необходимо выявлять признаки соответствующей деятельности, обладающей компонентами опасности во взаимодействии с соответствующим объектом материального мира (механическим транспортным средством).

Сущностное содержание деяния, предусмотренного ст. 264 УК РФ, заключается в нарушении Правил дорожного движения и (или) эксплуатации транспортных средств, которое повлекло причинение тяжкого вреда здоровью, смерти одному или нескольким лицам.

Учитывая бланкетность нормы, в целях обеспечения законной и справедливой уголовно-правовой оценки преступных нарушений правил дорожного движения, необходимо при квалификации учитывать и единообразно толковать основные положения и специальную терминологию, которые устанавливают Правила дорожного движения Российской Федерации (далее по тексту — ПДД или Правила) [3] и Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации (далее по тексту — ЭТС) [4].

Современная правоприменительная практика в этом вопросе складывается весьма противоречиво. В частности, вопросы вызывает неоднозначная оценка правоприменителями места совершения анализируемой группы преступлений.

Так, в соответствии с п. 1.1 Правил устанавливается единый порядок дорожного движения на всей территории Российской Федерации.

В соответствии с п. 1.2 Правил дорожное движение — совокупность общественных отношений, возникающих в процессе перемещения людей и грузов с помощью транспортных средств или без таковых в пределах дорог, а дорога — обустроенная или приспособленная и используемая для движения транспортных средств полоса земли либо поверхность искусственного сооружения. Дорога включает в себя одну или несколько проезжих частей, а также трамвайные пути, тротуары, обочины и разделительные полосы при их наличии.

Следовательно, деяние, запрещенное ст. 264 УК РФ посягает именно на безопасность *дорожного* движения и эксплуатации транспортных средств; создает угрозу соответствующему объекту уголовно-правовой охраны — безопасному *дорожному* движению и эксплуатации транспортных средств.

Об этом свидетельствует и название анализируемой ст. 264 УК РФ «Нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств».

Из вышесказанного становится понятно, что местом совершения данного преступления являются именно дороги, причем в том контекстном содержании, в котором они приводятся в п. 1.2 Правил.

Позиция высшей судебной инстанции подтверждала тезис о том, что местом совершения анализируемого преступления являются именно дороги, разъяснив в п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также их неправомерным завладением без цели хищения» [5], что действия водителя транспортного средства, повлекшие указанные в ст. 264 УК РФ последствия в результате управления автотранспортным средством вне дороги, должны квалифицироваться в зависимости от наступивших последствий и формы вины по соответствующим статьям Уголовного кодекса РФ, предусматривающим ответственность за преступления против личности.

Например, водитель Н., управляя принадлежащим ему автомобилем ВАЗ-2121, двигался *вне дороги*, по сельскохозяйственному полю ЗАО «К», со скоростью не менее 30 км/ч. При выполнении резкого поворота налево водитель Н., имея водительский стаж и опыт управления автомобилем, допустил преступную небрежность, не учел возможность заноса автомобиля, при движении по скошенному полю, состояние грунта, габариты транспортного средства, характер размещения груза и пассажиров, проявил преступную небрежность, не справился с управлением автомобилем, допустил занос и последующее опрокидывание автомобиля ВАЗ-2121 на правую сторону, в результате которого пассажиру были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия. Водитель Н. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 109 УК РФ [15].

Вместе с тем, анализ судебной практики по ст.ст. 264, 109, 118 УК РФ за период с 2010 г. по 2016 г. показывает, что практика отнесения тех или иных участков местности к месту совершения преступления, в разных регионах складывается противоречиво, и привлечение к ответственности водителей, совершивших деяние вне дорог (т.е. безотносительно к *дорожному* движению, а именно с учетом движения источника повышенной опасности вне специально отведенных участков) по ст. 264 УК РФ встречается достаточно часто.

В науке уголовного права по данному вопросу также высказываются различные точки зрения.

Например, А. В. Трощанович к случаям движения вне дорог относит аварии с участием транспортных средств внутри производственных помещений, в лесу, на замерзших акваториях озер и рек при отсутствии признаков специально приспособленных для движения транспортных полос [113, С. 5].

Н.И. Исаев приходит к выводу, что такой критерий, как «вне дороги» является оценочным и трудно устанавливаемым с правовой точки зрения [7, С. 82].

Н.И. Пикуров полагает, что опасность эксплуатации автомобиля и других механических транспортных средств как источников повышенной опасности не снижается в связи с тем, что водитель движется вне дорог. Автор подчеркивает, что требования многих пунктов правил безопасности движения должны выполняться водителем независимо от места управления автомашиной или другим транспортным средством, а ограничение действия правил безопасности движения лишь пределом дороги оставляет вне поля правового регулирования движение источника повышенной опасности за пределами специально отведенных участков [8, С. 88–89, 91–92].

По мнению С.В. Проценко место совершения преступления в принципе не является самостоятельным (обязательным) признаком объективной стороны состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, так как в диспозиции данной статьи отсутствуют термины, характеризующие пространственную определенность места совершения преступления [10].

По всей видимости последнюю точку зрения принял и Верховный Суд РФ исключив в 2016 г. из п. 4 упомянутого выше Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 [6] разъяснения о квалификации действий водителя, управляющего транспортным средством вне дороги и допустившего наступление общественно опасных последствий, по соответствующим статьям УК РФ за преступления против личности.

Анализ судебной практики с июня 2016 г. по май 2018 г. позволяет сделать вывод, что правоприменители в целом восприняли данную корректировку и совершение анализируемого деяния вне дорог квалифицируется по ст. 264 УК РФ.

По своему сущностному содержанию на практике анализируемая норма в настоящее время фактически реализует свою охранительную функцию применительно как к сфере дорожного движения, так и к области движения источников повышенной опасности (указанных в примечании к статье) вне специально отведенных участков (т.е. вне дорог) и, следовательно, безотносительно к дорожному движению.

Так, водитель Д. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ при следующих обстоятельствах. Водитель Д., управляя автомашиной ГАЗ-53 «бортовой» будучи в состоянии алкогольного опьянения, *двигался по полю*, расположен-

ному на северной окраине Р. Д., с пассажирами в салоне, а также гражданином Р., который стоял на подножке с правой наружной стороны автомашины, нарушив тем самым п. 10.1 (ч. 1) и п. 22.8 ПДД РФ. В процессе движения водитель Д. утратил контроль над управлением автомашины, заехал в русло канала и допустил опрокидывание автомобиля на правый бок, в результате которого гражданину Р., стоявшему на подножке, были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия [18].

Между тем, на законодательном уровне решений, позволяющих избежать неоднозначного толкования признаков состава преступления, предусмотренного ст. 264 УК РФ, нет. В диспозиции статьи, как и прежде, содержатся термины, увязывающие признаки состава с ПДД и ЭТС и установленным этими Правилами специальным понятийным аппаратом. Это сдерживает процесс формирования единообразной практики по анализируемой категории уголовных дел.

В одних случаях, квалификация содеянного продолжает осуществляться с учетом исключенных из п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 рекомендаций.

Так, водитель ФИО в ноябре 2016 г. был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного ч. 1 ст. 109 УК РФ. Водитель ФИО, предварительно загрузив багажник автомобиля и заднюю часть салона кирпичом, управлял принадлежащим ему автомобилем марки ГАЗ-31029. При движении на автомобиле повернул с автомобильной дороги пгт. У–С *на стихийно возникший проезд, не являющийся автомобильной дорогой*. Далее, не проявляя внимательности и должной осмотрительности и в нарушение требований п. 10.1 ПДД РФ, двигался на покрытом травой участке местности, отвлекся от управления транспортным средством и постоянного наблюдения за безопасностью на участке местности впереди, по ходу движения транспортного средства, и совершил наезд на лежавшего на земле впереди по ходу движения автомобиля гражданина ФИО1, находившегося в состоянии алкогольного опьянения. В результате гражданину ФИО1 были причинены телесные повреждения, от которых он скончался на месте происшествия [16].

В других случаях в приговорах в принципе не указывается, где водитель управлял автомобилем — на дороге или вне дороги. В описательной части приводятся лишь географические координаты места совершения преступления и описываются отдельные элементы определения, позволяющие лишь догадываться, что речь, возможно, идет о дороге.

Так, водитель С. был привлечен к уголовной ответственности по ч. 1 ст. 264 УК РФ. Он, управляя автомобилем, *двигался по левому берегу реки «Лена»* и в нарушение требований пункта 10.1 ПДД РФ, не выбрал безопасную скорость движения которая исключила бы выезд управляемого им автомобиля за пределы проезжей части и в местности с географическими координатами «№ ...», не справившись с управлением автомобиля съехал за пределы дорожного полотна в левую сторону и совершил опрокидывание автомобиля, в результате которого пассажирам был причинен тяжкий вред здоровью [17].

Следует заметить, что и до упомянутых корректировок, внесенных в п. 4 Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 на практике встречались случаи привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ за преступные нарушения правил дорожного движения вне дорог.

Так, гражданка Ш. была признана виновной в совершении преступления, предусмотренного ч. 4 ст. 264 УК РФ при следующих обстоятельствах. Гр. Ш, находясь в поле вблизи столба ЛЭП, расположенного на расстоянии около 1 км в северном направлении от... после завершения сельскохозяйственных работ ее сожителем Я., работающим на тракторе ХТЗ –150 К-09, употребила совместно с Я. спиртное. После чего села в кабину, взялась за руль трактора с работающим двигателем и в нарушении п. 2.1 ПДД РФ п. 2.7 ПДД РФ, поставив рычаг в положение ручного газа, *стала управлять трактором, двигаясь по вышеуказанному полю, по кругу радиусом около 70 метров.* В нарушение п. 10.1 ПДД РФ. не убедилась в безопасности маневра, в нарушении п. 1.5 ПДД РФ, резко нажала на педаль газа, для придания скорости транспортного средства, отчего трактор ХТЗ –150 К-09, резко дернуло вперед.

Гражданин Я., находившийся в это время в тракторе в качестве пассажира, не имея возможности удержаться, выпал из кабины на землю. Гражданка Ш., продолжая управлять трактором ХТЗ –150 К-09, и двигаясь на нем по кругу совершила наезд на лежащего на земле Я. в результате которого наступила его смерть [14].

В целом, обращает на себя внимание тот факт, что правоприменительная практика и отчасти доктрина уголовного права в настоящее время видит объект уголовно-правовой охраны ст. 264 УК РФ несколько шире, чем безопасность дорожного движения. Это, видимо, теперь безопасность использования транспортных средств в любых условиях, либо безопасность эксплуатации транспортных средств также в любых условиях (как в пределах дорог, так и вне дорог).

Здесь необходимо отметить, что эксплуатация, о которой говорится в контексте объективной стороны ст. 264 УК РФ не может по своему содержанию охватить все деяния, подпадающие в указанном выше смысле под анализируемую статью.

Для привлечения к уголовной ответственности по ст. 264 УК РФ, это должно быть деяние, нарушающее конкретные требования к техническому состоянию и оборудованию участвующих в дорожном движении транспортных средств, описанные в Основных положениях по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанностях должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения [4].

Заметим, что в приведенных нами случаях деяния вне дороги были совершены на технически исправных транспортных средствах и таким образом содеянное не являлось нарушением Основных положений по допуску транспортных средств к эксплуатации.

В существующем виде правоприменительная практика выявляет в анализируемом составе ст. 264 УК РФ признаки видового объекта главы 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья», а рассмотренные процессы говорят о происходящем содержательном изменении непосредственного объекта уголовно-правовой охраны анализируемой нормы, ведь «...основное предназначение нормы, предусматривающей ответственность за нарушение правил безопасности движения и эксплуатации транспортных средств, изначально заключалось в конкретизации случаев причинения вреда здоровью и лишение жизни при эксплуатации автомобиля и других механических транспортных средств как источников повышенной опасности» [8, С. 88].

Сложившийся подход к пониманию объекта уголовно-правовой охраны ст. 264 УК РФ, разумеется, имеет право на существование и имеет свои аргументы, но вместе с тем требует переосмысления с позиции доктрины.

В качестве предполагаемых путей развития возможно либо исключение из названия и диспозиции ст. 264 УК РФ и Правил дорожного движения термина «дорожного», либо перемещение ст. 264 УК РФ в главу 16 УК РФ «Преступления против жизни и здоровья» в качестве квалифицирующего признака соответствующих статей или самостоятельным составом, либо формирование института уголовной ответственности за причинения вреда жизни и здоровью в результате эксплуатации механических транспортных средств как источников повышенной опасности, вне их связи с дорожным движением.

ЛИТЕРАТУРА

1. Комментарий части второй Гражданского кодекса Российской Федерации / под общ. ред. В. Д. Карповича. — М.: Изд-во «Фонд «Правовая культура»» фирма «Гардарика», 1996. — 652 с.
2. О применении судами гражданского законодательства, регулирующего отношения по обязательствам вследствие причинения вреда жизни или здоровью гражданина: Постановления Пленума Верховного Суда РФ от 26.01.2010 № 1 [электронный ресурс] // СПС «Гарант» (дата обращения 12.05.2018).
3. Правила дорожного движения Российской Федерации: Утв. Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 с изменен. и доп. по сост. на от 13.02.2018 г. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. — 1993. — № 47. — Ст. 4531 и др.
4. Основные положения по допуску транспортных средств к эксплуатации и обязанности должностных лиц по обеспечению безопасности дорожного движения: Утв. Постановлением Совета Министров — Правительства РФ от 23 октября 1993 г. № 1090 с изменен. и доп. по сост. на 24.03.2017 г. // Собрание актов Президента и Правительства РФ. — 1993. — № 47. — Ст. 4531 и др.
5. О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения: Постановление Пленума Верховного Суда РФ от 09.12.2008 г. № 25 // Бюллетень Верховного Суда РФ. — 2009. — № 2.
6. О внесении изменений в Постановление Пленума Верховного Суда Российской Федерации от 09.12.2008 г. № 25 «О судебной практике по делам о преступлениях, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, а также с их неправомерным завладением без цели хищения» // Российская газета. 2016. 1 июня.
7. Исаев Н. И. Уголовная ответственность за нарушение Правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств: научно-практическое пособие / под ред. Н. Г. Кадникова. — М.: Юриспруденция, 2011.
8. Пикуров Н. И. Квалификация транспортных преступлений: научно-практическое пособие. — М.: РАП, 2011. — 165 с.
9. Коробеев А. И. Транспортные преступления. — СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2003. — 406 с.
10. Проценко С. В. О месте совершения преступления, предусмотренного статьей 264 УК РФ // Транспортное право. 2012. № 2. С. 2–4.
11. Сирохин А. И. Исторические особенности развития юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств / А. И. Сирохин // Евразийский юридический журнал. 2017. № 8 (111). С. 209–211;
12. Сирохин А. И. Становление юридических конструкций норм об уголовной ответственности за нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств в советский период / А. И. Сирохин // Транспортное право. 2015. № 3. С. 6–11.
13. Трощанович А. В. Особенности расследования дорожно-транспортных преступлений, предусмотренных ст. 264 УК РФ: методические рекомендации / А. В. Трощанович; под ред. А. М. Багмета, В. В. Бычкова. — М.: Институт повышения квалификации Следственного комитета Российской Федерации, 2013. — 89с.
14. Приговор Гафурийского районного суда республики Башкортостан № 1–30/2015 // URL: <http://rospravosudie.com> (дата обращения: 18.05.2018).
15. Приговор Карасукского районного суда Новосибирской области № 1–69–2012 // URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 18.05.2018).
16. Приговор Унинского районного суда Кировской области № 1–25–2016 URL: <https://sudact.ru> (дата обращения: 18.05.2018).
17. Приговор Хангаласского районного суда Республики Саха (Якутия) № 1–107/2016 // URL: <http://sudact.ru> (дата обращения: 18.05.2018).
18. Приговор Хасавюртовского районного суда Республики Дагестан № 1–75–2017 // URL: <https://rospravosudie.com> (дата обращения: 18.05.2018).

© Сирохин Антон Игоревич (anton.ir@mail.ru). Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Восточно-Сибирский институт МВД России