

Научная статья

С. 29–35


УДК 342.1: 34.347.1

DOI: 10.47475/2311-696X-2024-40-1-29-35

АДМИНИСТРАТИВНАЯ ДЕЛИКТНОСТЬ В ОБЛАСТИ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ: ИСТОРИЯ И ТЕНДЕНЦИИ

Владимир Иванович Майоров¹, Станислав Викторович Гребенюков²¹ Тюменский институт повышения квалификации сотрудников МВД РФ, Тюмень, Россия

1955715@rambler.ru

 <https://orcid.org/0000-0002-6490-3546>² Международный инновационный университет, Сочи, Россия

grebeniukov-07.11.1998@yandex.ru

Аннотация. В статье рассматриваются актуальные проблемы административной деликтности в области дорожного движения. На основе анализа статистических данных отмечается негативная прогрессия административных правонарушений в указанной области национальной безопасности. В статье рассматриваются сложившиеся подходы в понимании причин, условий и структуры административной деликтности. Особо отмечается общественная опасность административных деликтов в области безопасности дорожного движения. Акцентируется внимание, на том, что в назначении административного наказания заложен гуманистический принцип «наказание, исправление и воспитание» правонарушителя. Анализируется научно обоснованная структура изучения и преодоления административной деликтности: 1) социально-правовая природа, детерминация, структура и динамика административной деликтности; 2) разработка и своевременное совершенствование научной модели административно-деликтного законодательства, тщательный отбор деяний, за которые установлена юридическая ответственность; 3) разработка оптимальной модели противодействия административной деликтности

Анализируются ряд современных подходов и приводится аргументация подтверждающая необходимость рассмотрения проблемы административной деликтности в силу ее массовости, в более широком поле социального управления. Отмечается, что ключевые цели государственной политики в преодолении административной деликтности в области дорожного движения не используются в полной мере, особенно в части разработки современной модели социального управления в её преодолении.

Пути решения проблемы административной деликтности авторы видят в комплексном подходе формирования и реализации государственной политики в области безопасности дорожного движения, где ведущая роль принадлежит административно-деликтному праву, функциональная — Государственной инспекции безопасности дорожного движения, сопутствующие включают использование современных методов и технологий по формированию правовой (транспортной) культуры, административного правосознания граждан. Обоснованы современные подходы комплексного решения проблемы административной деликтности на основе синтеза научно-практического знания права, социологии и психологии.


В заключении предлагаются пути решения проблемы с учетом современных реалий и тенденций развития государства и общества. Представлена авторская позиция разработки современного проекта повышения правовой (транспортной) культуры и административного правосознания граждан, как участников дорожного движения, на основе современных технологий бенчмаркинга и форсайта.

Ключевые слова: административно-деликтное право, административное правонарушение, административная деликтность, обеспечение безопасности дорожного движения

Для цитирования: Майоров В. И., Гребенюков С. В. Административная деликтность в области безопасности дорожного движения: история и тенденции // Правопорядок: история, теория, практика. 2024. № 1. С. 29–35. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-40-1-29-35

Research article

ADMINISTRATIVE TORT IN THE FIELD OF ROAD SAFETY: HISTORY AND TRENDS

Vladimir I. Mayorov¹, Stanislav V. Grebenyukov²¹ Tyumen Institute for Advanced Studies of the Staff of the MIA of Russian Federation, Tyumen, Russia
1955715@rambler.ru <https://orcid.org/0000-0002-6490-3546>² Moscow Innovation University, Sochi, Russia
grebenyukov-07.11.1998@yandex.ru

Abstract. The article considers topical problems of administrative tort in the field of road traffic. Based on the analysis of statistical data the negative progression of administrative offenses in this area of national security is noted. The article considers the established approaches in understanding the causes, conditions and structure of administrative tort. The public danger of administrative torts in the field of road safety is emphasized. Attention is emphasized on the fact that the assignment of administrative punishment is based on the humanistic principle of “punishment, correction and education” of the offender. The scientifically grounded structure of studying and overcoming administrative tort is analyzed: 1) socio-legal nature, determination, structure and dynamics of administrative tort; 2) development and timely improvement of the scientific model of administrative-tort legislation, careful selection of acts for which legal responsibility is established; 3) development of the optimal model of counteraction to administrative tort; 3) development of the optimal model of administrative tort.

The article analyzes a number of modern approaches and provides arguments confirming the need to consider the problem of administrative tort, due to its mass nature, in a broader field of social management. It is noted that the key objectives of public policy in overcoming administrative tort in the field of road traffic are not fully utilized, especially in terms of developing a modern model of social management in its overcoming.

The authors see the ways to solve the problem of administrative tort in a comprehensive approach to the formation and implementation of public policy in the field of road safety. Where the leading role belongs to administrative-tort law, functional — to the traffic police, accompanying include the use of modern methods and technologies for the formation of legal (transport) culture, administrative legal consciousness of citizens. Modern approaches of complex solution to the problem of administrative tort on the basis of synthesis of scientific and practical knowledge of law, sociology and psychology are substantiated.

The conclusion suggests ways to solve the problem taking into account modern realities and trends in the development of the state and society. The author’s position of developing a modern project of increasing legal (transport) culture and administrative legal consciousness of citizens as road users on the basis of modern benchmarking and foresight technologies is presented.

Keywords: administrative-tort law, administrative offense, administrative tort, ensuring road safety

For citation: Mayorov VI, Grebenyukov SV. Administrative tort in the field of road safety: history and trends. *Pravoporyadok: istoriya, teoriya, praktika* [Legal and Order: History, Theory, Practice]. 2024;(1):29-35. DOI: 10.47475/2311-696X-2024-40-1-29-35 (In Russ.)

Введение

Одной из угроз национальной безопасности в публичной сфере, наряду с преступностью, является административная деликтность. Отличительными характеристиками административной деликтности являются разнообразие ее форм и масштабность противоправного поведения, что представляет существенную опасность для охраняемых законом прав, свобод и интересов граждан. Для полиции это вопросы первостепенной важности, поскольку предупреждение и пресечение административных правонарушений, производство по делам административных правонарушений находится к компетенции Государственной инспекции безопасности дорожного движения (далее — ГИБДД).

Основную часть зафиксированных административных правонарушений, то есть более 97 % составляют нарушения в области дорожного движения. Согласно информационно-аналитическому обзору за 2022 год (полный отчетный год), составленного Научным центром безопасности дорожного движения Министерства внутренних дел Российской Федерации¹, можно констатировать, что было возбуждено 211,7 млн дел об административных правонарушениях, находящихся в компетенции

¹ Правоприменительная деятельность в области безопасности дорожного движения в 2022 году. Информационно-аналитический обзор. Москва : Научный центр БДД МВД России, 2023. 125 с.

органов внутренних дел (далее — ОВД), из которых 204,1 млн относятся к области дорожного движения. Из указанного количества 183,6 млн дел об административных правонарушениях возбуждено в отношении собственников транспортных средств. Все указанные показатели превышают статистические данные за предыдущий 2021 год, что требует особого внимания и разработки новых мер и механизмов воздействия на правонарушителей.

Целью данного исследования является изучение становления института административной деликтности в области дорожного движения в отечественной правовой науке и государственном управлении, определение актуальных проблем и пути их решения. Следует отметить, что вопросам административной деликтности в области дорожного движения отечественными учеными уделялось достойное внимание в 70–80-е годы XX века, но изменение социально-экономических отношений, бурный рост автомобилизации в XXI веке, появление значительного количества «молодых» водителей со стажем вождения менее трех лет при одновременном снижении правовой культуры населения в этот период привели к высокому уровню дорожно-транспортных происшествий, в том числе со смертельным исходом. Как известно, основной причиной дорожно-транспортных происшествий является нарушение правил дорожного движения. Таким образом, ключевым аспектом является снижение административной деликтности в области безопасности дорожного движения, что входит в компетенцию деятельности ГИБДД.

Описание исследования

В отечественной правовой науке сложилось несколько направлений изучения и исследований в области административной деликтности, связанных с выявлением самой сути явления, ее детерминации и социально-правовой характеристики. Ключевых аспектов два: во-первых, разработка научно обоснованной модели административно-деликтного закона, во-вторых, разработка оптимальной модели противодействия административной деликтности. Следует обратить внимание, что в некоторых зарубежных странах, любые правонарушения в области безопасности дорожного движения относятся к уголовному законодательству, что само по себе упреждающе воздействует на граждан. Также в зарубежной практике разработана система экономических стимулов, поощрения/наказания водителей за безаварийный/аварийный календарный год, за отсутствие административных правонарушений и многое другое, в том числе в систему административных штрафов введен коэффициент в зависимости от годового дохода гражданина.

Административная деликтность — сложный социально-правовой феномен, обладающий

множеством сторон, что задает и многогранность исследования данного явления. А. П. Шергин классифицирует исследование проблем административной деликтности по трем направлениям: «1) социально-правовая природа, детерминация, структура, состояние, динамика административной деликтности; 2) разработка и своевременное совершенствование научной модели административно-деликтного законодательства, тщательный отбор деяний, за которые установлена юридическая ответственность; 3) разработка оптимальной модели противодействия административной деликтности» [1, с. 71–73].

Методология решения проблемы административной деликтности со всей очевидностью требует системного подхода, создание эффективного механизма максимального снижения этой угрозы правопорядка. К существенным характеристикам изучения феномена административной деликтности относятся: социальная природа данного явления, административно-правовая составляющая, цели и механизмы противодействия в указанной области безопасности. Административная деликтность является правовым явлением, имеющим определенные нормативные параметры. Только закон может определять, какое деяние признается административным правонарушением. Это требование было воплощено в двух кодификациях административно-деликтного законодательства.

Проект первого кодекса об административной ответственности был разработан в институте, прошел апробацию в МВД СССР и был одобрен Научным советом Министерства задолго до принятия Основ законодательства Союза ССР и союзных республик об административных правонарушениях (1980). Вместе с тем еще до принятия Кодекса РСФСР об административных правонарушениях И. И. Веремеенко констатировал, что «для достижения ключевой цели необходимо сочетание трех начал: наказания, исправления и перевоспитания лиц, совершивших правонарушение, что является надежным предупреждением совершения новых проступков и преступлений как лицом, подвергнутым наказанию, так и иными лицами» [2, с. 190].

С принятием в 2001 году Кодекса Российской Федерации об административных правонарушениях (далее — КоАП РФ) была создана единая кодифицированная правовая база противодействия административным правонарушениям. Высокий уровень административной деликтности в области безопасности дорожного движения обычно связывают с «мягкостью» административных мер наказания, с ненадлежащим состоянием дорог, с низкой подготовкой «молодых» водителей. Но современная административная деликтность изменилась, она стала сложнее, разнообразнее, опаснее. В ряде научных исследований утверждается, что многочисленные локальные дополнения и «ситуативные»

изменения действующего КоАП РФ исчерпали свой ресурс. Две кодификации норм об административной ответственности и их применении дали неоценимый опыт для дальнейшего развития этого блока правоохранительного законодательства, а третья кодификация административно-деликтного законодательства, по мнению А. П. Шергина, уже вступила в решающую стадию [3, с. 14] и является одной из важных задач ближайшего будущего российского нормотворчества, для решения которой имеются все необходимые предпосылки.

Значимость кодифицированного акта, регулирующего широкую сферу административной ответственности, предлагает соотнесение его норм с принятыми в обществе ценностями, приоритетами, а также с охраняемыми законом правами и свободами человека и гражданина. Оптимизация административно-деликтного законодательства предполагает тщательный отбор деяний, за которые следует устанавливать административную ответственность. Законодатель осуществляет перевод фактического поведения в юридическую конструкцию «административное правонарушение». Такой перевод «социального» в «юридическое» получил наименование административной деликтолизации, под которой понимается нормативное признание деяния административным правонарушением. Неоднократно отмечалось, что в правовой доктрине феномен административной деликтолизации разработан не так основательно, как например, в криминологии понятие криминализации, что создает трудности в законотворческой деятельности.

Организационный аспект противодействия административной деликтности охватывает широкий спектр вопросов. К ним относятся планирование работы МВД России по применению административно-деликтного законодательства с учетом существующего изменения его норм и адекватной оценки современной административной деликтности; мониторинг административно-юрисдикционной деятельности ГИБДД; выработка научных прогнозов развития административной деликтности; обеспечение законности в правоприменительной деятельности ГИБДД.

Государственная политика в области безопасности дорожного движения нацелена на предупреждение и противодействие административной деликтности, что является важной задачей в обеспечение прав и свобод граждан, выступающих в роли участников дорожного движения (водители, пассажиры, пешеходы). Здесь во многом следует отметить рецидивную административную деликтность, когда одни участники дорожного движения «позволяют себе» после наложения административного наказания вновь нарушать правила дорожного движения, тем самым создавая угрозы для предаварийных ситуаций.

Особенностью административного наказания является в первую очередь то, что в него заложен воспитательный потенциал, направленный на исправление и прекращение (не повторение) дальнейших правонарушений.

В этом смысле А. С. Дугенец очень точно отметил: «Статья 3.2 КоАП РФ определяет построение системы административных наказаний по схеме «от менее строгого к более строгому». Этот фактор сам по себе презюмирует предупредительно-профилактическую функцию административных наказаний — от предупреждения (убеждения) к аресту (принуждению). Но сам потенциал механизма правоприменения в сфере административной юрисдикции не будет работать: его надо проводить в действие через воспитание» [4, с. 3].

Но так как количество административных правонарушений увеличивается, в том числе рецидивная часть, следовательно, исправительная и воспитательная функции административного наказания утратили свою эффективность? Так ли это и в чем причина такого положения? Воспитательный эффект, как известно, укрепляется, если его поддерживает общество, окружающая социальная среда. О. С. Рогачева в монографическом исследовании «Эффективность норм административно-деликтного права» неоднократно обращается к вопросам воспитательно-педагогического и психологического воздействия на личность правонарушителя, исходя из современных знаний в этих областях [5, с. 104–109]. Основы административной ответственности в области дорожного движения складывались в советский период отечественной истории, соответствуя четкой идеологии (и нравственным основам), в которой воспитывалось все советское общество, начиная со школы. Известно, что самый низкий уровень преступности и правонарушений в СССР, как раз приходится на 60–70-е годы прошлого века. О. С. Рогачева указывает на необходимость более широкого взгляда на проблему деликтности в настоящий период изменившихся социально-экономических условий, а также использование широкого репертуара воздействия на правонарушителя, применение современного спектра форм, видов, способов воздействия, апробированных в других (не правовых) областях научно-практического знания: социология, психология, педагогика, демография, социальная реклама, IT-технологии и др.

Данную точку зрения разделяет Б. В. Россинский, анализируя эффективность административных наказаний и административную деликтность за сорокапятилетний период. Административно-деликтное право, в котором заложено предупреждающее (нельзя нарушать) и наказующее воздействие за нарушение норм и правил в области дорожного движения, несомненно является ведущим прикладным методом воздействия в указанной

области безопасности. Однако в настоящее время невозможно ограничиваться доктриной, основанной только на максимальной «выявляемости» и соответственно «неотвратимости» административного наказания. На динамику административных нарушений влияет комплекс факторов, не относящихся на прямую к правовой сфере, следовательно, для повышения эффективности в указанной сфере требуется активация других мер воздействия, то есть создание определенных условий среды (социальных, экономических, профилактических, и др.) [6, с. 14–15].

Исследование общественных отношений, как правило, осуществляется с применением социологических методов. В области исследований безопасности дорожного движения в опросах и анкетировании обычно участвуют сотрудники ГИБДД, как наиболее компетентные и заинтересованные в положительном изменении ситуации. С момента активного ввода фото-видеокамер работающих в автоматическом режиме и прогрессирующего роста «фиксируемых» правонарушений П. В. Молчанов провел серию социологических онлайн-опросов водителей автотранспорта, с целью выявления причин, условий и путей решения проблемы. Исследуя проблему с точки зрения государственного управления, автор приходит к выводу, что «сложившееся положение дел начинает свидетельствовать о диаметрально противоположных явлениях в контексте «цель-результат». Цель государственной политики — снижение количества административных правонарушений, констатируемый результат — увеличение. Причем в последние годы наблюдается смещение в «фискальный» характер административных наказаний» [7, с. 27]. Так, в 2021 году сумма административных штрафов составила 128,3 млрд руб., а в 2022 году уже 136,8 млрд рублей. Казалось бы, финансовое бремя, которое несут водители автотранспорта, должно действовать упреждающе, но рецидивная составляющая очень велика.

Появляются сомнения в эффективности действующих в настоящее время административно-правовых норм в области дорожного движения. Но все ли условия, причины и взаимосвязи учитываются? Представляется, что решение проблемы административной деликтности в области дорожного движения, опираясь (ограничиваясь) исключительно на правовое регулирование (выявляемость и неотвратимость наказания) учитывая массовый характер и социальную природу рассматриваемого противоправного поведения граждан, является недостаточным. Востребовано создание научно и практически обоснованной государственной политики в указанной области безопасности, включающей современные подходы к формированию социально полезных стереотипов правовой (транспортной) культуры, расширив арсенал

воздействия на формирование административного правосознания граждан.

Следует отметить, что в Российской Федерации государственная политика в области обеспечения безопасности дорожного движения в последние годы направлена на решение широкомасштабных задач в долгосрочной перспективе. Как известно, основная часть административных правонарушений связана с нарушением правил дорожного движения, которые в свою очередь являются причиной предаварийной ситуации или дорожно-транспортного происшествия с отягчающими последствиями социального и транспортного риска. Административные правонарушения в области безопасности дорожного движения бесспорно являются общественно опасными деяниями. Государственная политика последнего десятилетия была направлена на поэтапное и стабильное снижение количества и последствия дорожно-транспортных происшествий. На национальном уровне была поставлена и решена задача к 2020 году снизить уровень смертности в результате дорожно-транспортных происшествий на 42 % (достигнутый результат — 43,6 %) и установлен показатель социального риска 10,9 (достигнутый результат в 2020 году — 10,8, а в 2021 году — 10,2)¹.

На период 2018–2024 годы в Российской Федерации была принята «Стратегия безопасности дорожного движения». В настоящее время в Российской Федерации реализуется Национальный проект «Безопасные качественные дороги» и Федеральный проект «Безопасность дорожного движения». Данные проекты направлены на повышение социально-экономического развития регионов страны, являются ответом на возросшую мобильность населения, служат безопасному удовлетворению транспортных потребностей граждан. Реализация проектов осуществляется во всех субъектах Российской Федерации, общая протяженность региональной сети дорог составит более 504 тыс. км. Финансовые затраты на реализацию проекта составляют 518 млрд руб. Одним из ключевых показателей достижения благополучия в сфере безопасности дорожного движения ставится задача достижения статистического показателя социального риска — 4,0 к 2030 году. В указанных проектах вопросам подготовки населения (в качестве водителей, пешеходов, пассажиров) к участию в дорожном движении уделяется внимание, но оно в большей степени носит декларативно-стратегический характер и достаточно фрагментарный.

Учитывая вышеизложенную проблематику, представляется необходимой разработка отдельного проекта, основанного на современных методах и технологиях, направленного на повышение

¹ Состояние и тенденции безопасности дорожного движения в Российской Федерации 2011–2020 годы. Аналитический обзор. ФКУ «НЦ БДД МВД России». Москва, 2022. 368 с.

правовой культуры, правосознания граждан как участников дорожного движения. В исследованиях Ю. Н. Колюжного рассматриваются современные подходы к формированию новых форм обеспечения безопасности дорожного движения (в том числе взаимодействия государства и гражданского общества) [14]. На страницах научного издания «Административное право и процесс» в 2023 году возникла научная дискуссия о том, что повышение эффективности норм административно-деликтного права в области безопасности дорожного движения в современных условиях необходимо рассматривать в контексте (синтезе) права, социологии и психологии [8, с. 24]. Исследования в этой области также проводят А. Н. Дерюга, Н. Н. Дерюга и др. авторы [9, с. 6–7; 10]. В современных исследованиях, как отмечают В. И. Майоров и С. И. Иванова, «уделяется больше внимания социальным аспектам причин и преодоления административной деликтности в области дорожного движения» [11, с. 97]. Формирование административного правосознания граждан, развитие правовой (транспортной) культуры граждан посредством новых форм и технологий на основе бенчмаркинга [12, с. 15] и форсайта [13, с. 49] рассматриваются в работах В. И. Майорова (одного из авторов настоящей статьи).

Заключение

Таким образом, в настоящее время, как справедливо отмечает Ю. Н. Колюжный, «формируются новые векторы государственной политики» [14, с. 46], подходы и методы повышения эффективности административно-деликтного права, развития правовой (транспортной) культуры и административного правосознания граждан, общественной активности, связанных с решением проблем обеспечения безопасности дорожного движения, снижения административной деликтности. ГИБДД как наиболее заинтересованному актору в решении проблем административной деликтности также необходимо усилить профилактически-пропагандистскую деятельность, взаимодействие с представителями гражданского общества, в том числе через деятельность общественных советов, созданных при ОВД. Представляется, что только комплексный подход, позволит решить проблему административной деликтности, повышения безопасности дорожного движения и правовой интеграции общества. Иначе «дороги будут новыми», а «административное правосознание» граждан, как участников дорожного движения, останется на прежнем уровне, что будет иметь и соответствующие последствия.

Список источников

1. Шергин А. П. Исследование проблемы административной деликтности // Научный портал МВД России. 2015. № 3. С. 70–74.
2. Веремеенко И. И. Административно-правовые санкции : монография. Москва : Юридическая литература, 1975. 254 с.
3. Шергин А. П. О подходах к третьей кодификации административно-деликтного законодательства // Сб. ст. по материалам ежегод. всерос. науч.-практ. конф. (Сорокин. чтения): в 3 т. / под ред. Ю. Е. Аврутина, А. И. Каплунова. 2016. С. 12–20.
4. Дугенец А. С. Административная ответственность в российском праве : автореф. дис. ... д-ра юрид. наук. Москва, 2005. 34 с.
5. Рогачева О. С. Эффективность норм административно-деликтного права. Воронеж : Изд-во Воронежского государственного университета, 2011. 356 с.
6. Россинский Б. В. Административные наказания в сфере дорожного движения и аварийность на автомобильном транспорте // Административное право и процесс. 2014. № 5. С. 8–17.
7. Молчанов П. В. Актуальные проблемы административной политики в области дорожного движения (по результатам социологических исследований) // Административное право и процесс. 2017. № 11. С. 25–29.
8. Майоров В. И., Дунаева О. Н. Эффективность норм административно-деликтного права в области безопасности дорожного движения (в контексте синтеза права, социологии и психологии) // Административное право и процесс. 2023. № 8. С. 24–29.
9. Дерюга А. Н., Дерюга Н. Н. Нормы КоАП в синтезе права, социологии и психологии // Административное право и процесс. 2022. № 6. С. 4–9.
10. Дерюга А. Н., Шаклеин С. Н. О цели административного наказания и методике ее практической реализации // Российское правосудие. 2021. № 3. С. 24–34.
11. Майоров В. И., Иванова С. И. Отзыв на диссертацию О. В. Ковальчук «Противодействие административным правонарушениям в сфере дорожного движения: административно-деликтологический аспект (по материалам Дальневосточного федерального округа)» // Юридическая наука и правоохранительная практика. 2021. № 1 (55). С. 97–101.
12. Майоров В. И., Дунаева О. Н. «BENCHMARKING» как технология повышения качества в сфере безопасности дорожного движения: опыт зарубежных стран и России // Безопасность дорожного движения. 2022. № 3 С. 13–18.

13. Майоров В. И. «FORESIGHT» инновационная технология совершенствования в сфере безопасности дорожного движения на основе взаимодействия государства и общества // Труды Академии управления МВД России. 2022. № 3 (63). С. 41–51.

14. Калюжный Ю. Н. Основные научные подходы к формированию новых форм обеспечения безопасности дорожного движения // Российская юстиция. 2020. № 4. С. 46–49.

ВКЛАД АВТОРОВ

Майоров В. И. — обоснование концепции исследования (формулирование идеи, исследовательских целей и задач); разработка методологии исследования; редактирование текста рукописи; научное руководство.

Гребенюков С. В. — создание модели исследования; планирование исследований; сбор, анализ и обобщение данных литературы; написание текста рукописи; оформление рукописи.

КОНФЛИКТ ИНТЕРЕСОВ

Конфликт интересов отсутствует.

CONTRIBUTION OF AUTHORS

Mayorov V. I. — justification of the research concept (formulation of the idea, research goals and objectives); development of the research methodology; editing of the manuscript text; scientific supervision.

Grebenyukov S. V. — creation of the research model; research planning; collection, analysis and synthesis of literature data; manuscript writing; manuscript design.

CONFLICT OF INTEREST

There is no conflict of interest.

Дата поступления статьи / Received: 20.01.2024.

Дата рецензирования статьи / Revised: 20.02.2024.

Дата принятия статьи к публикации / Accepted: 28.02.2024.
