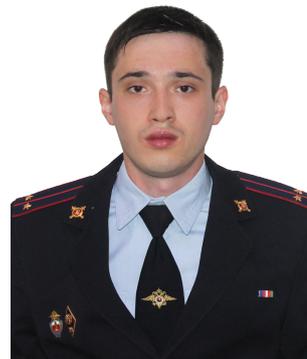


Научная статья
УДК 343.9
DOI: 10.37973/KUI.2022.52.68.021



КРИМИНОЛОГИЧЕСКАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА ПРЕСТУПЛЕНИЙ, СВЯЗАННЫХ С БЕЗОПАСНОСТЬЮ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И БЕЗОПАСНОЙ ЭКСПЛУАТАЦИЕЙ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ: ПРОБЛЕМЫ, ОСОБЕННОСТИ И ТЕНДЕНЦИИ

Альбина Владимировна Битшева¹, Юрий Алексеевич Никифоров²

¹Казанский юридический институт МВД России, Казань, Россия, abitsheva@gmail.com,

²отдел полиции № 3 «Центральный» Управления МВД России по г. Набережные Челны,
Набережные Челны, Россия, nikniky97@mail.ru

Введение: в статье рассматриваются вопросы криминологической характеристики преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств как составной части неосторожной преступности.

Материалы и методы: нормативную основу исследования составили нормативные правовые и подзаконные акты, относящиеся к предмету исследования. Методологическая основа исследования представлена общенаучными методами познания: диалектическим методом, методами системного и сравнительного анализа, также были использованы частнонаучные методы (формально-юридический, сравнительно-правовой, историко-правовой), которые позволили рассмотреть явления с точки зрения связи между ними, а также в плоскости динамичности общественных отношений.

Результаты исследования: авторами проведен анализ статистических показателей дорожно-транспортных происшествий, рассмотрена криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств как составной части неосторожной преступности.

Обсуждение и заключения: изложена авторская дефиниция понятия «транспортные преступления», представлена типология лиц, совершающих транспортные преступления, в зависимости от акцентуации характера.

© Битшева А.В., Никифоров Ю.А., 2022

Ключевые слова: транспортные преступления, криминологическая характеристика неосторожной преступности, криминологическая характеристика транспортной преступности, дорожно-транспортное происшествие, аварийность, правила дорожного движения, безопасность

Для цитирования: Битшева А.В., Никифоров Ю.А. Криминологическая характеристика преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств: проблемы, особенности и тенденции // Вестник Казанского юридического института МВД России. 2022. Т. 13, № 1 (47). С. 38-45. DOI: 10.37973/KUI.2022.52.68.021

Scientific article

UDC 343.9

DOI: 10.37973/KUI.2022.52.68.021

**CRIMINOLOGICAL CHARACTERISTICS OF ROAD SAFETY OFFENCES
AND OFFENCES CONCERNING SAFE OPERATION OF VEHICLES:
CHALLENGES, FEATURES AND TRENDS**

Albina Vladimirovna Bitsheva¹, Yuri Alekseevich Nikiforov²

¹the Kazan Law Institute of MIA of Russia, Kazan', Russia, abitsheva@gmail.com,

²the Inquiry Department of Police No. 3 "Central" of the Directorate of MIA of Russia for the city of Naberezhnye Chelny, Naberezhnye Chelny, Russia, nikniky97@mail.ru

Introduction: the author consider criminological characteristics of road safety offences and offences concerning safe operation of vehicles as a part of careless crime.

Materials and Methods: the normative basis of the study was formed by regulatory acts and by-laws related to the subject of the study, the scientific and theoretical basis of the study was the existing knowledge in the area under consideration. The methodological basis of the study is represented by general scientific methods of cognition, with the help of which the study was carried out: the dialectical method, methods of systemic and comparative analysis, priority was given to particular scientific methods, such as legal, comparative legal, historical and legal, which made it possible to consider phenomena from the point of view of the connection between them, as well as in the dynamism of social relations.

Results: within the framework of the presented article, the authors analyzed the statistical indicators of road traffic accidents, considered the criminological characteristics of crimes related to road safety and the safe operation of vehicles, as an integral part of reckless crimes.

Discussion and Conclusions: this authors gives their own definition of the concept of "transport crimes", give their own typology of persons committing transport crimes, depending on the accentuation of character.

© Bitsheva A.V., Nikiforov Yu.A., 2022

Key words: transport crimes, criminological characteristics of reckless crime, criminological characteristics of transport crime, road traffic accident, accident rate, traffic rules, safety

For citation: Bitsheva A.V., Nikiforov Yu.A. Criminological Characteristics of Road Safety Offences and Offences Concerning Safe Operation of Vehicles: Challenges, Features and Trends. // Bulletin of the Kazan Law Institute of MIA of Russia. 2022. V. 13. No 1 (47). Pp. 38-45. DOI: 10.37973/KUI.2022.52.68.021

Введение

В современных условиях проблеме обеспечения безопасности дорожного движения и безопасной эксплуатации транспортных средств уделяется особо пристальное внимание как со стороны общества, так и со стороны публично-правовых образований. По данным аналитического агентства «АВТОСТАТ», по состоянию на 1 января 2021 года на 1000 жителей Российской Федерации приходилось 313 легковых автомобилей, в 2020 году аналогичный показатель составлял 309 автомобилей, в 2019 году – 306, в 2018 году – 293. В связи с этим можно сделать закономерный вывод, что в Российской Федерации, как и в других странах, прослеживается устойчивая тенденция к повышению уровня автомобилизации. Увеличение количества транспортных средств на дорогах страны детерминирует обострение проблемы обеспечения безопасности дорожного движения и обеспечения безопасной эксплуатации транспортных средств. Следует отметить, что в течение

последних десяти лет государством предпринимаются меры, направленные на повышение уровня безопасности на дорогах страны (дорожная инфраструктура, качественные дороги, пропагандистская работа, установление дополнительных мер ответственности, профилактическая работа и др.), однако уровень аварийности и негативных последствий от дорожно-транспортных происшествий остается по-прежнему высоким.

Обзор литературы

В отечественной науке данную тематику относят к малоизученной, проблематика криминологической характеристики преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств, получила, на наш взгляд, недостаточное освещение в научной среде. Вышеуказанное направление исследования ученые рассматривают, как правило, с точки зрения криминологической характеристики неосторожной преступности как более общего института, что, вероятно, не совсем спра-

ведливо в условиях актуальности изучаемой проблемы. Исследованием мер уголовно-правовой ответственности за совершение транспортных преступлений, криминологической характеристики транспортных преступлений, а также проблемой их предупреждения занимались В.Н. Кирьянов, С.Н. Антонов, Е.А. Полтава, Ю.А. Епифанов, Л.М. Прокументова, Н.Г. Кадников, А.Ш. Габдрахманов В.Е. Суденко, С.А. Комарикова, Ю.В. Грачева, А.И. Коробеев, А.И. Чучаев, Г.З. Анакшин, В.В. Сверчков, А.И. Плотников и др.

Материалы и методы

Нормативную основу исследования составили Уголовный кодекс Российской Федерации¹, Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях², Федеральный закон от 10 декабря 1995 г. № 196-ФЗ «О безопасности дорожного движения»³, а также иные нормативные правовые и подзаконные акты, относящиеся к предмету исследования.

Методологическая основа исследования представлена общенаучными методами познания, в числе которых диалектический метод, методы системного и сравнительного анализа. Использовались также такие частные научные методы, как формально-юридический, сравнительно-правовой, историко-правовой, которые позволили рассмотреть явления в их взаимосвязи и взаимообусловленности.

Эмпирической основой исследования послужили различные статистические банки и сборники соответствующих подразделений правоохранительных ведомств страны, преимущественно ГИБДД МВД России, статистические сборники специализированного федерального органа исполнительной власти в сфере статистики по всей территории Российской Федерации; официально опубликованные материалы судебно-следственной практики, а также собственные наблюдения и практический опыт, полученный в период прохождения службы в территориальном органе внутренних дел на районном уровне. Статистические данные Российской Федерации и Республики Татарстан (как составной части общих статистических показателей), приведен-

ные в статье, охватывают период с января 2017 по декабрь 2021 года.

Результаты исследования

В Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 8 января 2018 года № 1-р, отмечается, что безопасность на дорогах страны преимущественно зависит от навыков вождения и личной дисциплинированности каждого водителя⁴. В России более 85 процентов ДТП происходит в связи с нарушением Правил дорожного движения водителями транспортных средств, на долю таких ДТП приходится более 80 процентов умерших и более 90 процентов лиц, получивших вред здоровью различной тяжести⁵. В таблице представлена статистика преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, свидетельствующая об уменьшении количества данных противоправных деяний⁶.

Серьезный общественный резонанс и последующие дискуссии об ужесточении ответственности за совершение преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, вызвало дело актера театра и кино М.О. Ефремова, который в соответствии с приговором Пресненского районного суда г. Москвы от 8 сентября 2020 года был признан виновным в совершении преступления, предусмотренного п. «а» ч. 4 ст. 264 Уголовного кодекса Российской Федерации, М.О. Ефремову было назначено наказание в виде лишения свободы сроком на 7 лет 6 месяцев с отбыванием наказания в исправительной колонии общего режима (приговор ступил в законную силу 22 октября 2020 года). Согласно описательно-мотивировочной части вышеуказанного судебного акта М.О. Ефремов 8 июня 2020 года в 21 час 43 минуты, управляя транспортным средством в нарушение правил дорожного движения в состоянии наркотического и алкогольного опьянения, превысил максимально допустимую скорость движения и совершил столкновение с автомобилем, движущимся ему навстречу, в результате чего водитель

¹ Уголовный кодекс Российской Федерации от 13.06.1996 № 63-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.11.2021).

² Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях от 30.12.2001 № 195-ФЗ (ред. от 01.07.2021) // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.11.2021).

³ О безопасности дорожного движения: федеральный закон от 10 декабря 1995 года № 196 // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 15.11.2021).

⁴ Об утверждении Стратегии безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018-2024 годы: распоряжение Правительства Российской Федерации от 08.01.2018 года № 1-р // СПС «КонсультантПлюс» (дата обращения: 16.11.2021).

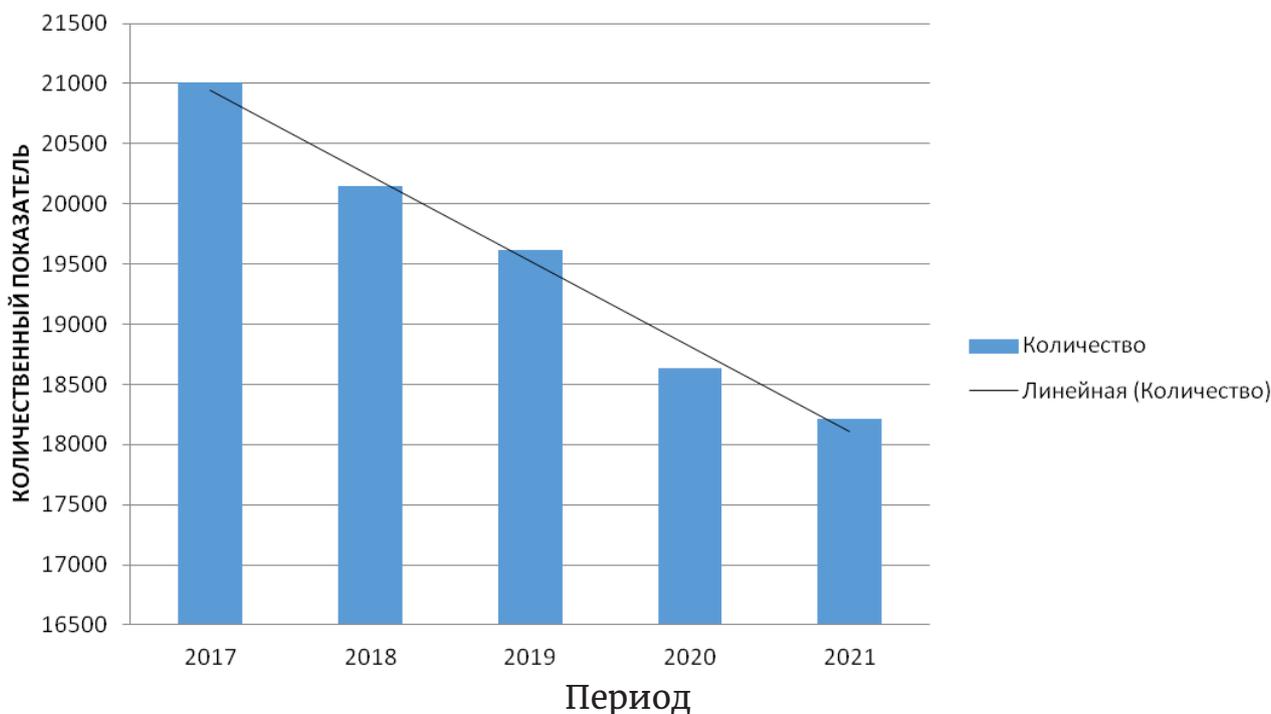
⁵ Там же.

⁶ Показатели состояния преступности // Официальный портал правовой статистики Генеральной прокуратуры Российской Федерации. URL: <http://crimestat.ru/> (дата обращения: 10.03.2022).

Таблица. Статистические показатели дорожно-транспортных происшествий в России и их последствий

Table. Statistical indicators of road accidents in Russia and their consequences

Количество зарегистрированных преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств



автомобиля погиб от полученных увечий, а сами транспортные средства получили повреждения¹.

Анализ представленных в таблице данных демонстрирует явную тенденцию к равномерному снижению количества зарегистрированных преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и эксплуатацией транспортных средств, однако сам количественный показатель остается на высоком уровне, что требует комплексного законодательного и научного подхода.

Необходимо отметить, что не каждое дорожно-транспортное происшествие является транспортным преступлением, что подтверждается статистическими данными, опубликованными Госавтоинспекцией на портале «Показатели состояния безопасности дорожного движения». Так, в период с января 2021 по ноябрь 2021 года произошло 120670 ДТП, в которых погибли 13457 человек, 151641 человек было ранено, в 2020 году произошло 145073 ДТП, в которых погибли 16152 человека, ранено 183040 человек, в 2019 году произошло 164358 ДТП, в которых погибло 16981 че-

ловек, ранено 210877 человек, из них 146688 ДТП произошло из-за нарушений Правил дорожного движения (далее – ПДД)², что свидетельствует о значительном превышении общих количественных показателей дорожно-транспортных происшествий над количественными показателями преступлений, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, которые приведены выше в таблице. Дело в том, что далеко не каждое нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств переходит в разряд преступного посягательства. Для «запуска механизма» уголовной ответственности виновного лица необходим ряд находящихся в причинно-следственной связи с нарушением правил дорожного движения и правил эксплуатации транспортных средств объективно-материально-количественных признаков, например, наступление смерти одного или нескольких лиц, причинение средней тяжести или тяжкого вреда здоровью человека и др. Юридино-технические конструкции транспортных преступлений (на

¹ Приговор Пресненского районного суда г. Москвы от 08.09.2020 по делу № 01-0292/2020 // Суды общей юрисдикции г. Москвы. URL: <https://mos-gorsud.ru/> (дата обращения: 10.03.2022).

² Показатели состояния безопасности дорожного движения // Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 17.11.2021).

примере ст. 264, 264.1 УК РФ) были подробно рассмотрены в ранее представленных нами научных исследованиях [1; с. 11-16]. Справедливым является утверждение, согласно которому основная масса транспортных преступлений (ст. ст. 263-271.1 УК РФ) входит в структуру неосторожной преступности, однако транспортные преступления обладают специфичностью и наибольшей распространенностью, на основании чего их криминологическую характеристику необходимо рассматривать отдельно. Так, по мнению Н.Г. Кадникова, под транспортными преступлениями следует понимать предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, посягающие на нормальное функционирование (движение и эксплуатацию) железнодорожного, воздушного, водного, автомобильного и магистрального трубопроводного транспорта и причинившие вред жизни, здоровью граждан либо ущерб имущественного, организационного, морального характера [2; с. 716]. В.Е. Суденко считает, что транспортные преступления представляют собой сложные общественно опасные деяния с альтернативными последствиями, причиняющими вред интересам граждан и нормальной деятельности определенной транспортной структуры и в конечном итоге всей транспортной системе [3; с. 173]. В настоящее время не существует легального определения термина «транспортные преступления». Мы предлагаем собственную собирательную дефиницию: под транспортными преступлениями необходимо понимать специально предусмотренные уголовным законом общественно опасные деяния, наносящие вред общественным отношениям в сфере безопасности движения и эксплуатации транспортных средств и влекущие за собой альтернативные общественно опасные последствия либо создающие угрозу их наступления.

В структуре дорожного движения основополагающим звеном является человек (водитель), управляющий источником повышенной опасности (автомобилем), в связи с этим виновником дорожно-транспортного происшествия является именно человек, за исключением случаев невиновного причинения вреда (процессы, которые не подконтрольны человеку, например, сбои в технических процессах автомобиля). В связи с вышеизложенным главным объектом профилактических мероприятий, направленных на превенцию преступлений, связанных с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств, является именно человек. Нельзя не согласиться с мнениями ведущих криминологов, которые указы-

вают на существенное изменение в сознании и жизненных ориентирах людей, особенно молодежи. На первый план сегодня выходят такие негативные качества личности, как корыстолюбие, лихачество, разгульный и чрезмерно праздный образ жизни, правовой нигилизм, пренебрежение моральными нормами, вседозволенность и другие. Вышеуказанные свойства личности активно пропагандируются в средствах массовой информации через фильмы, сериалы и телевизионные передачи, в результате чего формируется стойкое общественное мнение о том, что такие модели поведения приемлемы.

Так, например, 21 июня 2018 года на Кутузовском проспекте в Москве один из участников дорожного движения, управляя автомобилем премиум-класса, на скорости около двухсот километров в час сбил пешехода, а затем его автомобиль вылетел на полосы для встречного движения, где протаранил три автомобиля. В результате ДТП виновник и его пассажир, находившийся в вышеуказанном автомобиле, мгновенно погибли, кроме того, в тяжелом состоянии в больницу были доставлены несколько человек¹. Может ли в данном конкретном случае идти речь о неосторожном характере преступления? В науке уголовного права проблеме разграничения косвенного умысла и легкомыслия уделяется особое внимание, основное различие заключается в волевом моменте (при косвенном умысле – сознательное допущение или безразличное отношение, при легкомыслии – самонадеянный расчет на предотвращение общественно опасных последствий). Полагаем, что корректная квалификация деяний, связанных с нарушением правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, находится в зависимости от характера допущенных нарушений, личностных характеристик правонарушителя и внешних обстоятельств произошедшего. Самонадеянный расчет на предотвращение общественно опасных последствий заключается в надежде на собственные навыки вождения, качественную дорожную инфраструктуру, быструю реакцию, знания в области правил дорожного движения, технические возможности автомобиля, однако в отдельных случаях, как и в вышеизложенном, любые благоприятные факторы не позволили бы избежать возникшие общественно опасные последствия, что свидетельствует о безразличном отношении таких лиц к возникшим в результате ДТП общественно опасным последствиям, поэтому речь нужно вести именно о вине в форме косвенного умысла, однако данный вопрос прямо

¹ Умереть по своим правилам. Государство бессильно перед стритрейсерами. URL: <https://www.forbes.ru/biznes/363473-umeret-po-pravilam-pochemu-gosudarstvo-bessilno-pered-ulichnymi-gonshchikami> (дата обращения: 20.11.2021).

не входит в сферу нашего исследования. Скажем лишь только, что при внесении соответствующих изменений в уголовный закон и акты толкования в рамках криминологической науки вполне можно будет говорить о транспортных преступлениях в контексте исследования криминологической характеристики умышленных преступлений соответствующей направленности (преступлений против личности, преступлений против собственности).

В ходе собственных наблюдений и обобщения следственно-судебной практики было установлено, что типовой портрет личности преступника, совершающего вышеуказанные преступления, может быть представлен следующим образом – это, как правило, мужчина 18-30 лет, обладающий такими качествами, как легкомысленность, небрежность, беспечность, невнимательность, чрезмерная самоуверенность. Кроме того, подобные лица, как правило, неоднократно ранее привлекались к административной ответственности за совершение правонарушений в сфере безопасности дорожного движения и эксплуатации транспортных средств. Основными мотивами совершения транспортных преступлений являются мотивы, связанные с производственными процессами (желание быстрее выполнить порученную работу, уменьшить временные затраты на выполнение работ); мотивы, связанные с корыстными побуждениями (получить наибольшую выгоду, обслужить большее число заказов); мотивы, связанные с личностными характеристиками субъекта преступления (лихачество, самоуверенность, правовой и моральный нигилизм). Значительное число транспортных преступлений совершается в состоянии опьянения (алкогольного, наркотического или токсического), что позволяет также вести речь о склонности к аддиктивному поведению, слабом волевом контроле, деформации нравственности лиц, совершивших преступления, связанные с безопасностью дорожного движения и безопасной эксплуатацией транспортных средств.

Транспортные преступления совершаются, в соответствии с классической классификацией, как правило, неустойчивыми, случайными и ситуационными типами преступников. Авторы не ставили задачу приводить классификацию ситуационных типов преступников, существующую в научной литературе, поскольку она является общедоступной, а представили собственную классификацию типов личности лиц, совершивших транспортные преступления. Основанием данной классификации является психологический критерий: акцентуация характера конкретного преступника. В качестве первого типа выделим

личность с неустойчивым типом акцентуации характера, которую можно охарактеризовать как крайне безответственную, склонную к праздному образу жизни и зачастую зависимую от алкоголя, наркотических средств и психотропных (психоактивных) веществ. В качестве следующего типа можно выделить личность преступника с истероидным типом акцентуации характера. Тип личности такого преступника характеризуется желанием быть в центре внимания, страстью к провокации обсуждений его личности в массах, в том числе и в средствах массовой информации. К вышеуказанным типам личности можно отнести в зависимости от конкретных целей, например, «золотую» молодежь, представители которой пренебрегают общественными нормами, совершая при этом ДТП с тяжкими последствиями.

Еще один существующий тип – это личность с неуправляемым типом акцентуации характера. Неуправляемость проявляется в чрезмерной эмоциональности, неумении выстраивать причинно-следственные связи между событиями, определять последствия своих действий и предвидеть ситуацию «наперед». К такому типу можно отнести, например, лицо, совершившее ДТП с предусмотренными законом альтернативными общественно опасными последствиями, в условиях безосновательной чрезмерной уверенности в себе, уверенности во внешних факторах (здесь говорим именно о преступном легкомыслии, а в вышеуказанных типах, вероятно, речь необходимо вести в контексте косвенного умысла). И последний тип – это личность преступника с шизоидным типом акцентуации характера. Этим лицам присущи такие качества, как невнимательность, замкнутость, обособленность от других людей, небрежность. К такому типу, по нашему мнению, можно отнести лицо, которое в силу своей невнимательности, например в нарушение Правил дорожного движения, не уступило дорогу транспортному средству, в результате чего было совершено ДТП с наступлением одного или нескольких из альтернативных указанных в законе общественно опасных последствий.

Необходимо также упомянуть о причинах и условиях, которые служат базисом для совершения транспортных преступлений. Так, ими выступают сбои в реализации фундаментального принципа неотвратимости подготовки лиц, допущенных к источникам повышенной опасности; нарушение гармоничности между количеством и эффективностью нормативных правовых и подзаконных актов, регламентирующих безопасную работу транспорта; диспропорции и перегибы в организации транспортных процессов (сильные психо-

физиологические перегрузки, несовершенство технических систем) и другие.

Обсуждение и заключения

Подводя итоги изложенному, заключаем, что мы сформулировали авторскую дефиницию понятия «транспортные преступления», изложенную в содержательной части статьи. Кроме того, нами были определены причины и условия, способствующие совершению вышеуказанных преступлений, сформулирован типовой криминологический портрет преступника, совершающего транспортные преступления. В рамках статьи мы также обсудили возможность совершения транспортных преступлений с косвенным умыслом. В результате авторы указывают на необходимость рассмотрения транспортных

преступлений в контексте криминологической характеристики соответствующих умышленных составов преступлений. В статье обозначены традиционные типы личности лиц, совершающих транспортные преступления, а также выделена собственная классификация таких лиц, основу дифференциации которой составляет психологический критерий: акцентуация характера конкретных преступников. Материалы настоящего исследования могут быть использованы сотрудниками правоохранительных органов при осуществлении общей и частной профилактики. Результаты полученного исследования имеют значение и в контексте осуществления специального криминологического предупреждения преступлений.

СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. Амирова Д.К., Никифоров Ю.А. Юрико-технические конструкции составов преступлений, предусмотренных ст. 264, 264¹ Уголовного кодекса Российской Федерации // Ученые записки Казанского юридического института МВД России. 2020. Т. 5. № 1 (9). С. 11-16.
2. Кадников Н.Г. Уголовное право. Общая и Особенная части: учебник. М.: Юриспруденция, 2016. С. 716.
3. Суденко В.Е. Транспортные преступления и их анализ // Мир транспорта. Вып. 4, 2013. С. 173.

REFERENCES

1. Amirova D.K., Nikiforov YU.A. YUridiko-tekhnicheskie konstrukcii sostavov prestuplenij, predusmotrennyh st. 264, 264¹ Ugolovnogo kodeksa Rossijskoj Federacii // Uchenye zapiski Kazanskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii. 2020. T. 5. № 1 (9). S. 11-16.
2. Kadnikov N.G. Ugolovnoe pravo. Obshchaya i Osobennaya chasti: uchebnik. M.: YUrisprudenciya, 2016. S. 716.
3. Sudenko V.E. Transportnye prestupleniya i ih analiz // Mir transporta. Vyp. 4, 2013. S. 173.



Информация об авторах:

Битшева Альбина Владимировна, преподаватель кафедры криминологии и уголовно-исполнительного права Казанского юридического института МВД России, abitsheva@gmail.com

Никифоров Юрий Алексеевич, старший дознаватель отдела дознания отдела полиции № 3 «Центральный» Управления МВД России по г. Набережные Челны, nikniky97@mail.ru

Авторы прочитали и одобрили окончательный вариант рукописи.

Information about the authors:

Bitsheva Albina Vladimirovna, lecturer at the Department of Criminology and Criminal Execution Law of the Kazan Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, abitsheva@gmail.com

Nikiforov Yuri Alekseevich, Senior Inquiry Officer of the Inquiry Department of Police Case No. 3 "Central" of the Directorate of the Ministry of Internal Affairs of Russia for the city of Naberezhnye Chelny, nikniky97@mail.ru

The authors have read and approved the final version of the manuscript.

Заявленный вклад авторов:

Битшева А.В. – постановка научной проблемы, определение проблематики исследования, выработка методологии, подготовка окончательного текста статьи.

Никифоров Ю.А. – подбор необходимых статистических данных; формулирование актуальности исследования; подбор научной литературы; подготовка и оформление первоначального текста статьи, формулирование выводов.

Статья получена: 03.12.2021

Статья принята к публикации: 15.03.2022

Статья опубликована онлайн: 28.03.2022

Против размещения полнотекстовой версии статьи в открытом доступе в сети Интернет не возражаем.