

**ЗАКЛЮЧЕНИЕ ДИССЕРТАЦИОННОГО СОВЕТА 24.2.380.05,
СОЗДАННОГО НА БАЗЕ ФЕДЕРАЛЬНОГО ГОСУДАРСТВЕННОГО
БЮДЖЕТНОГО ОБРАЗОВАТЕЛЬНОГО УЧРЕЖДЕНИЯ ВЫСШЕГО
ОБРАЗОВАНИЯ «САНКТ-ПЕТЕРБУРГСКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ
АРХИТЕКТУРНО-СТРОИТЕЛЬНЫЙ УНИВЕРСИТЕТ»
МИНИСТЕРСТВА НАУКИ И ВЫСШЕГО ОБРАЗОВАНИЯ
РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ, ПО ДИССЕРТАЦИИ
НА СОИСКАНИЕ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ КАНДИДАТА НАУК**

аттестационное дело № _____
решение диссертационного совета от 16.06.2025 № 16

О присуждении Лукашову Богдану Витальевичу, гражданину Российской Федерации, ученой степени кандидата технических наук.

Диссертация «Совершенствование метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3» по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта принята к защите 09.04.2025 (протокол заседания №8) диссертационным советом 24.2.380.05, созданным на базе федерального государственного бюджетного образовательного учреждения высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации, 190005 г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4, утвержденного приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 14.02.2023 года № 231/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 18.12.2023 года № 2368/нк, приказом Министерства науки и высшего образования Российской Федерации от 17.12.2024 года № 1209/нк.

Соискатель Лукашов Богдан Витальевич, «15» апреля 1999 года рождения.

В 2022 г. соискатель окончил с отличием федеральное государственное бюджетное образовательное учреждение высшего образования «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» по специальности 23.05.01 Наземные транспортно-технологические средства с присвоением квалификации «Инженер». В 2025 году соискатель окончил

аспирантуру ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта (очная форма обучения).

С 2022 года по настоящее время работает ведущим инженером в обществе с ограниченной ответственностью строительно-производственная компания «Зеленый Город», г. Санкт Петербург (частная компания).

Диссертация выполнена на кафедре наземных транспортно-технологических машин в ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет» Министерства науки и высшего образования Российской Федерации.

Научный руководитель – доктор технических наук Евтюков Сергей Аркадьевич, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет», кафедра наземных транспортно-технологических машин профессор.

Официальные оппоненты:

Новиков Иван Алексеевич – доктор технических наук, профессор, ФГБОУ ВО «Белгородский государственный технологический университет им. В.Г. Шухова», транспортно-технологический институт, директор;

Дорохин Сергей Владимирович – доктор технических наук, доцент, ФГБОУ ВО «Воронежский государственный лесотехнический университет имени Г.Ф. Морозова», автомобильный факультет, декан

дали положительные отзывы на диссертацию.

Ведущая организация ФГБОУ ВО «Орловский государственный университет имени И.С. Тургенева», г. Орёл, в своем положительном отзыве, подписанном Родимцевым Сергеем Александровичем (доктор технических наук, профессор кафедры сервиса и ремонта машин) указала, что диссертационная работа «Совершенствование метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3», представленная на соискание ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5 Эксплуатация автомобильного транспорта, соответствует критериям пунктов 9-11, 13, 14

«Положения о присуждении учёных степеней», утвержденного постановлением Правительства РФ от 24.09.2013 г. №842 (ред. от 16.10.2024. с изм. и доп., вступ. в силу с 01.01.2025 г.), предъявляемым к диссертациям на соискание ученой степени кандидата технических наук, а её автор, Лукашов Богдан Витальевич заслуживает присуждения ученой степени кандидата технических наук по специальности 2.9.5 Эксплуатация автомобильного транспорта.

Соискатель имеет 10 опубликованных работ, в том числе по теме диссертации опубликованы 10 работ, из них 7 в рецензируемых изданиях из перечня, размещенного на официальном сайте ВАК.

Работы, опубликованные в ведущих научных рецензируемых изданиях, перечень которых размещён на официальном сайте Высшей аттестационной комиссии:

1. Лукашов, Б. В. Исследование подсистемы выявления инцидентов интеллектуальной транспортной системы / С. А. Евтюков, Б. В. Лукашов // Вестник гражданских инженеров. – 2022. – № 1(90). – С. 136-142 (авторский вклад 50 %).

2. Лукашов, Б. В. Метод оценки наличия технической возможности у водителя транспортного средства избежать ДТП с применением современных информационных и телематических технологий / С. А. Евтюков, Б. В. Лукашов // Мир транспорта и технологических машин. – 2022. – № 2(77). – С. 54-60 (авторский вклад 50 %).

3. Лукашов, Б. В. Метод оценки эффективности состояний в дорожно-транспортной среде по критерию «нулевой смертности» / Е. В. Куракина, П. А. Кравченко, Б. В. Лукашов // Грузовик. – 2023. – № 11. – С. 37-42 (авторский вклад 33 %).

4. Лукашов, Б. В. Экспертиза ДТП с использованием БПЛА, комплексов выявления инцидентов и систем лазерного сканирования / С. А. Евтюков, Е. В. Куракина, Б. В. Лукашов // Грузовик. – 2024. – № 1. – С. 30-33 (авторский вклад 33 %).

5. Лукашов, Б. В. Исследования параметров торможения коммерческих транспортных средств / Б. В. Лукашов // Грузовик. – 2024. – № 2. – С. 43-44 (авторский вклад 100 %).

6. Лукашов, Б. В. Экспериментальные исследования параметров торможения транспортных средств категории М2, N2, N3 / Б. В. Лукашов // Грузовик. – 2024. – № 6. – С. 23-25 (авторский вклад 100 %).

7. Лукашов, Б. В. Статистический анализ данных ДТП в прикладных задачах / Б. В. Лукашов, С. А. Евтюков, Р. В. Лукашов, С. А. Павлов // Мир транспорта и технологических машин. – 2024. – № 2-2(85). – С. 42-51 (авторский вклад 25 %).

Монографии:

8. Лукашов, Б. В. Современные особенности производственной и технической эксплуатации транспортных средств : монография / Б. В. Лукашов ; ред. С. А. Евтюков. – СПб. : Петрополис, 2022. – 174 с. - ISBN 978-5-9676-1373-9 (авторский вклад 100 %).

9. Лукашов, Б. В. Актуальные тенденции судебной автотехнической экспертизы интеллектуальных транспортных систем, высокоавтоматизированных транспортных средств : монография / С. А. Евтюков, Б. В. Лукашов. – СПб. : Петрополис, 2022. – 152 с. - ISBN 978-5-9676-1393-7 (авторский вклад 50 %).

Программы для ЭВМ:

10. Свидетельство о государственной регистрации программы для ЭВМ № 2024681334 Российская Федерация. Аналитический комплекс для статистического анализа, визуализации и кластеризации дорожно-транспортных происшествий: № 2024669662: заявл. 21.08.2024 : опубл. 09.09.2024 / Б. В. Лукашов (авторский вклад 100 %).

На диссертацию и автореферат поступили отзывы:

1. ФГБОУ ВО «Петербургский государственный университет путей сообщения Императора Александра I», заведующий кафедрой «Наземные транспортно-технологические комплексы», доктор технических наук, профессор **Воробьев Александр Алфеевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- В диссертации нет точной информации по распределению количества ДТП между транспортными средствами категорий М1 и М2, N2, N3.

- Соискателем не рассмотрена зависимость замедления от коэффициента сцепления дорожного покрытия для транспортных средств категорий М2, N2, N3 в условиях движения в зимнее время.

2. ФГБОУ ВО «Воронежского государственного лесотехнического университета имени Г.Ф. Морозова», заведующий кафедрой «Автомобилей и сервиса», доктора технических наук по специальности 05.20.01 – Технологии и средства механизации сельского хозяйства, **Прядкин Владимир Ильич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Из автореферата не ясно, при какой начальной скорости экстренного торможения определялись установившиеся замедления на сухом и мокром асфальтированном покрытии и грунтовой дороге, приведенные на рис.5.

- Из автореферата так же не ясно, в чем заключается новизна вывода по пункту 1 заключения.

3. ФГБОУ ВО «Сибирский государственный автомобильно-дорожный университет», г. Омск, доцент кафедры «Организация перевозок и безопасность движения, кандидат технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, **Симиль Мария Геннадьевна.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Из текста автореферата, не понятно, как были сгруппированы кластеры параметров ДТП исходя из рисунка 1.

- Из текста автореферата не понятно, в чем заключается максимальная эффективность при проведении автотехнической экспертизы.

4. ФГБОУ ВО «Нижегородский государственный технический университет им. Р.Е. Алексеева», профессор кафедры «Строительные и дорожные машины», доктор технических наук по специальности 05.22.10 – Эксплуатация автомобильного транспорта, **Молев Юрий Игоревич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- В разделе «актуальность» автореферата не хватает данных о том насколько широкое применение нашли транспортные средства рассматриваемых категорий на дорогах нашей страны и каковы их показатели аварийности.

- В тексте автореферата имеются необъяснённые расхождения в оцененной точности расчётов. Так в выводе № 2 сказано о том, что «результаты экспериментальных исследований позволяют повысить точность расчетов в экспертных заключениях на 12%», а в выводе № 4 «проведения расчетов по определению скорости движения качественно повышены за счет изменения результатов экспертных заключений на 8%».

5. ФГБОУ ВО «Юго-Западный государственный университет», г. Курск, профессор кафедры технологии материалов и транспорта, доктор технических наук по специальности 2.6.1. – Металловедение и термическая обработка металлов и сплавов, **Агеева Екатерина Владимировна.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- из текста автореферата не ясно, чем обоснован выбор ТС категорий М2, N2, N3;

- из текста автореферата не ясно, какова экономическая эффективность разработанных автором новых технологических решений?

6. ФГБОУ ВО «Магнитогорский государственный технический университет им. Г.И. Носова», профессор кафедры «Логистика и управление транспортными системами», доктор технических наук по специальности 05.22.01 – Транспортные и транспортно-технологические системы страны, её регионов и городов, организация производства на транспорте **Грязнов Михаил Владимирович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Величина количественных критериев, характеризующих среду ДТП, приведенных на рисунке 13, должна оценивается по шкале отношений. Однако, такой параметр, как сила ветра, оценивается по реперной шкале. Как это несоответствие влияет на точность определения причин ДТП?

- В выводах отсутствуют результаты расчёта экономического эффекта от реализации предлагаемых рекомендаций.

7. ФГБОУ ВО «Российский государственный аграрный университет - МСХА имени К. А. Тимирязева», доцент кафедры «Тракторы и автомобили», кандидат технических наук по специальности 05.20.03 – Технологии и средства технического обслуживания в сельском хозяйстве, **Митягин Григорий Евгеньевич.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Отсутствует развернутое описание возможных ограничений предложенных моделей и алгоритмов, в частности, их применимости к различным дорожным и климатическим условиям, а также степени их универсальности и адаптируемости к различным типам аварийных ситуаций;

- Не освещены вопросы практической реализации разработанных методов в условиях реальной деятельности экспертов, а также возможные трудности интеграции автоматизированных систем на базе искусственного интеллекта в существующие системы дорожной безопасности и экспертную практику;

- Недостаточно подробно рассмотрены вопросы валидации и проверки достоверности предложенных моделей с использованием полевых данных и их статистической релевантности, что оставляет открытыми вопросы о степени их надежности и устойчивости при различных исходных условиях;

- Недостаточно раскрыты аспекты недостатков методов, связанных с точностью измерений, а также возможные ошибки в оценке параметров торможения и последствия их влияния на обоснованность заключений.

8. ФГБОУ ВО «Балтийский федеральный университет имени Иммануила Канта», г. Калининград, профессор ОНК «Институт высоких технологий», доктор физико-математических наук, **Лейцин Владимир Нояхович.**

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Не объясняется способ валидации математической модели.

- Формулировка части положений выводов и результатов ЗАКЛЮЧЕНИЯ о росте количества и качества производства экспертиз в процентах не универсальны и не информативны.

9. Военная академия материально-технического обеспечения им. генерала армии А.В. Хрулева, доцент кафедры «Технического обеспечения и техники ЖДВ» Военного института (Железнодорожных войск и военных сообщений), **Чигинцев Илья Владимирович**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Автору следовало бы дать больше пояснений по третьей и четвертой главам диссертации, так как они являются основными;

- Из автореферата непонятно, какой прибор использовался автором при проведении экспериментальных исследований и учитывались ли погрешности данного прибора;

- Для рисунка 6 в автореферате приведено недостаточное описание, что затрудняет его восприятие;

- По рисункам 5, 7 автореферата следовало бы дать больше пояснений;

- В рисунке 13 допущена неточность при указании категории ТС.

10. ФГАОУ ВО «Санкт-Петербургский политехнический университет» доцент Высшей школы промышленно-гражданского и дорожного строительства инженерно-строительного института, кандидат военных наук, доцент **Бирюков Олег Романович**, директор Высшей школы промышленно-гражданского и дорожного строительства инженерно-строительного института, доктор технических наук по специальности, профессор **Лазарев Юрий Георгиевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- В автореферате указано, что экспериментальные исследования проводились «на мокром и на сухой грунтовой дороге». При этом данные, по результатам которых проведена кластеризация и определение влияния факторов, содержат только информацию по автомобильным дорогам с капитальным типом дорожной одежды, покрытие которой выполнено из

асфальтобетона. Неясно каким образом вычислялись характеристики для мокрой и сухой грунтовой дороги (с. 13).

- На рисунке 5 (с. 14) представлена регрессионная модель установившегося замедления от типа покрытия ТС N3. Коэффициент детерминации полученной корреляционно-регрессионной модели имеет достаточно малое значение, чтобы судить о правомерности применения представленной математической модели к процессу замедления, а также наименование рисунка не соответствует его содержанию.

- Представленная регрессионная зависимость установившегося замедления свидетельствует о том, что установившееся замедления являются функцией зависимости от коэффициента сцепления и имеют постоянную (константу), определяемую эмпирическим способом. В формулах (1-10) (с. 14) данные постоянные отсутствуют, а установившееся замедление является функцией зависимости от коэффициента сцепления и гравитационной постоянной. При этом коэффициенты в формулах имеют одинаковый порядок с представленной регрессионной моделью, хотя физически отличаются на порядок от полученного значения эмпирическим путем.

- Из автореферата неясны используемые значения в математической постановке задачи и каким способом определялись весомости коэффициентов при вычислении критерия качества проводимых автотехнических экспертиз (с. 19).

11. ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский горный университет императрицы Екатерины II» доцент кафедры «Транспортно-технологических процессов и машин», кандидат технических наук, **Барнови Наталья Вячеславовна**, заведующий кафедрой «Транспортно-технологических процессов и машин», кандидат военных наук, профессор, **Афанасьев Александр Сергеевич**.

Отзыв положительный, имеются замечания:

- Чем обусловлен выбор проведения исследований на представленных марках автомобилей?

- Чем обусловлено проведение экспериментов только на асфальтобетонном и грунтовом покрытии? Проводились ли экспериментальные исследования в зимний период времени?

- Почему представлена статистика исключительно только за 2022-2023 года на рисунке 4, стр. 11?

- Из автореферата не ясно, разработана ли программа ЭВМ для алгоритма, представленного на стр.25, рис. 14?

Выбор официальных оппонентов и ведущей организации обосновывается их значительным авторитетом в научном и педагогическом сообществах, в предметной области работы, а также их компетентностью для определения и оценки научной и практической ценности рассматриваемой диссертационной работы, спецификой и актуальностью результатов их научных трудов, опубликованных в общеизвестных источниках.

Диссертационный совет отмечает, что на основании выполненных соискателем исследований:

разработан усовершенствованный метод автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3;

предложен нетрадиционный подход к методам анализа развития дорожно-транспортной ситуации с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3 на основе теории статистического анализа и программных модулей «искусственного интеллекта» с применением нового алгоритма аналитического комплекса, а также созданы параметрические уравнения зависимостей замедления от коэффициента сцепления дорожного покрытия для транспортных средств категорий М2, N2, N3;

доказаны перспективность и эффективность применения усовершенствованного метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3;

введены эмпирические модели и коэффициенты, корректирующие значения установившегося замедления и времени его нарастания, влияющие на точность оценки параметров движения транспортных средств при их торможении.

Теоретическая значимость исследования обоснована тем, что:

доказана на основе выполненных исследований необходимость учета коэффициентов, корректирующих значения установившегося замедления и времени его нарастания, влияющие на точность оценки параметров движения транспортных средств при их торможении;

применительно к проблематике диссертации результативно использован комплекс методов исследования, таких как: методы математической статистики, системного анализа и планирования эксперимента;

изложены результаты экспериментальных исследований, подтверждающие необходимость учета при производстве дорожно-транспортных экспертиз значений коэффициентов, корректирующих значения установившегося замедления и времени его нарастания;

раскрыты несоответствия экспериментальных значений установившегося замедления и времени его нарастания с общепринятыми данными для автотехнических экспертов;

изучены причинно-следственные связи в решении задач моделирования и производства дорожно-транспортных экспертиз по значениям коэффициентов, корректирующих значения установившегося замедления и времени его нарастания;

проведена модернизация существующего метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3.

Значение полученных соискателем результатов исследования для практики подтверждается тем, что:

разработан и внедрен усовершенствованный метод автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3 в экспертную практику институтов

безопасности дорожного движения и судебных экспертиз СПбГАСУ, ОГИБДД УМВД России по Кировскому району г. Санкт-Петербурга;

определены перспективы практического применения усовершенствованного метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3;

создана система практических рекомендаций для автотехнических экспертов, позволяющая повысить уровень точности определения установившегося замедления и времени его нарастания для транспортных средств категорий М2, N2, N3;

представлены рекомендации для автотехнических экспертов, повышающие уровень достоверности дорожно-транспортных экспертиз с использованием усовершенствованного метода.

Оценка достоверности результатов исследования выявила:

для экспериментальных работ результаты получены посредством общепринятых методов проведения и обработки результатов экспериментальных исследований, проводимых при помощи оборудования, имеющего свидетельство о поверке и обеспечивающего допустимую погрешность измерений;

теория исследования базируется на анализе значимого количества трудов ученых и специалистов в области эксплуатации автомобильного транспорта и не противоречит результатам ранее выполненных работ в исследуемой научной области. Результаты экспериментальных исследований подтверждают правильность сформулированных теоретических положений;

идея базируется на анализе практического применения существующих методов определения установившегося замедления транспортных средств категорий М2, N2, N3 при реконструкции дорожно-транспортных происшествий в экспертной практике на территории Российской Федерации и за рубежом;

установлено качественное и количественное совпадение авторских результатов с результатами, представленными в независимых источниках по данной тематике;

использованы полученные ранее результаты ведущих ученых по теме исследования и установленные взаимосвязи в направлении совершенствования существующего метода оценки параметров движения транспортных средств при их торможении.

Личный вклад соискателя состоит в: выявлении закономерностей изменения дорожно-транспортной ситуации с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3 на автодорогах Российской Федерации на основе теории статистического анализа и математического моделирования с применением нового алгоритма аналитического комплекса, установлении экспериментальных зависимостей установившегося замедления транспортных средств категорий М2, N2, N3 и коэффициента сцепления дорожного покрытия в границах модельно-ориентированной реконструкции дорожно-транспортных происшествий. Соискатель создал и обосновал усовершенствованный метод автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3, а также разработал модель и алгоритм метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3 и способ их реализации, создание предложений по улучшению системы производства дорожно-транспортных экспертиз в Российской Федерации.

В ходе защиты диссертации были высказаны следующие критические замечания:

1. Какая была начальная скорость? Разве для сухих дорог это основная рабочая скорость? А если это не на прямом, а на повороте, вы это исследовали или что можете по этому поводу предположить?

2. Вопрос по t_5 : оттормаживание связано с наличием трения покоя, проявляющее действие трения покоя, как бы в обратном режиме, идет растормаживание, то есть идет устранение натяжки в приводе транспортного средства? Какую физическую картину моделировали на этом участке? Или может быть другая картина у вас появилась? Вы почувствовали данное явление?

3. О каких программных модулях «искусственного интеллекта» идет речь в пункте 1 положений, выносимых на защиту? Как они работают?

Соискатель Лукашов Б.В. ответил на задаваемые ему в ходе заседания вопросы и привел собственную аргументацию:

1. Начальная скорость при торможении 40 км/ч. Нет, это не основная, но в методике испытаний должно быть не менее 3 заездов, 40 км/ч, без изменения направления движения, поэтому эксперимент был проведен по таким условиям. Нет, на повороте не исследовали, ввиду безопасности проведения эксперимента, так как центр масс у грузовых транспортных средств находится выше, чем у легкового транспортного средства и проведение данного эксперимента считаю пока небезопасным.

2. Моделировал механическую модель движения одномерной материальной точки, то есть в рамках этого был произведен вывод формулы, про то, что вы говорите – да, это присутствует, эти явления я испытывал при проведении эксперимента. То есть присутствует момент, промежуток времени, когда вот этот t_5 , он имеет место быть. Прибор, который фиксирует тормозную диаграмму, позволяет вычислить тормозной путь графически, и я сравнивал графическое решение с решением формулы, и решение сходилось, то есть формула работает и она проверена экспериментальным путем по той тормозной диаграмме, которую зафиксировал прибор для конкретного транспортного средства.

3. На слайде представлено три модуля: кластерный анализ, факторный анализ и модуль классификации. Они работают последовательно, с каждой базой данных, данные этапы работы представлены в автореферате в таблице описание расчетно-аналитических операций.

На заседании 16.06.2025 диссертационный совет принял решение: за решение актуальной научной задачи повышения качества дорожно-транспортных экспертиз за счет совершенствования метода автотехнической экспертизы дорожно-транспортных происшествий с участием транспортных средств категорий М2, N2, N3, имеющего существенное значение для развития отрасли знаний в области безопасности дорожного движения и

проведении автотехнической экспертизы, присудить Лукашову Б.В. ученую степень кандидата технических наук.

При проведении тайного голосования диссертационный совет в количестве 11 человек, из них 5 докторов наук по специальности 2.9.5. Эксплуатация автомобильного транспорта, участвовавших в заседании, из 14 человек, входящих в состав совета, дополнительно введены на разовую защиту 0 человек, проголосовали: за – 11, против – нет, недействительных бюллетеней – нет.

Председатель
диссертационного совета

Пушкарёв Александр Евгеньевич

Ученый секретарь
диссертационного совета

Грушецкий Станислав Михайлович

16 июня 2025 года