

**ВОРОНЕЖСКИЙ ИНСТИТУТ МВД РОССИИ**

**Р. В. Колесников**

**РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
(НА ПРИМЕРЕ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ)**

*Монография*

**Воронеж  
2024**

ББК 67.99(2)  
УДК 343.9  
К 60

*Рецензенты:*

*К. В. Вишневецкий – начальник управления учебно-методической работы Краснодарского университета МВД России, доктор юридических наук, профессор;*

*М. М. Буслов – начальник отделения НЦБ Интерпола ГУ МВД России по Воронежской области, кандидат юридических наук, доцент*

**Колесников Р. В.**

**К60** Региональный аспект обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры (на примере Воронежской области) : монография / Р. В. Колесников. – Воронеж : Воронежский институт МВД России, 2024. – 90 с.

ISBN 978-5-00229-082-6

Монография посвящена комплексному анализу мер обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры. В работе рассматриваются особенности и проблемы организации деятельности, использования новых IT-технологий по реализации криминологической защищенности транспортной инфраструктуры Российской Федерации в целом и региональных аспектов, разработаны на этой основе научно-обоснованные рекомендации, раскрывающие содержание и основные направления обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации.

Предназначена для профессорско-преподавательского состава, курсантов, слушателей и студентов юридических вузов, адъюнктов, аспирантов, а также научных сотрудников и работников правоохранительных органов.

К-04-60(II)-24

ББК 67.99(2)

ISBN 978-5-00229-082-6

© Р. В. Колесников, 2024  
© Воронежский институт МВД России, 2024

**СОДЕРЖАНИЕ**

ВВЕДЕНИЕ.....	4
ГЛАВА 1. БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПОНЯТИЕ, ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ.....	8
1.1. Понятие криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации.....	8
1.2. Основные направления деятельности государственных органов, правоохранительных структур и общественных институтов по обеспечению криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации.....	25
ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ОБЕСПЕЧЕНИЕ КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ.....	42
2.1. Сущность понятия «искусственный интеллект» и правовая регламентация ответственности.....	42
2.2. Искусственный интеллект в обеспечении транспортной безопасности: перспективы применения и направления развития.....	65
ЗАКЛЮЧЕНИЕ.....	73
СПИСОК ИСТОЧНИКОВ.....	78
ПРИЛОЖЕНИЕ.....	85

## ВВЕДЕНИЕ

В настоящее время транспорт можно назвать одним из основополагающих элементов инфраструктуры каждого развитого государства. На практике его можно сравнить с кровеносной системой. В то же время транспорт улучшает качество жизни граждан, позволяет государственному аппарату эффективно решать поставленные экономические, социальные и политические задачи.

При выявленных достоинствах транспорта целесообразно указать и ряд угроз, опасностей, которые он таит. Так, транспорт угрожает жизни и здоровью граждан, природе, имуществу. Именно по этой причине к транспортной инфраструктуре предъявляют высокие требования, которые проявляются в способности противостоять опасностям и различным посягательствам.

В современном мире большое значение уделяют развитию криминологического направления в контексте безопасности: этой проблемой занимались такие ученые, как М. М. Бабаев, С. Я. Лебедев, В. А. Плешаков, А. В. Цвилий, А. В. Евсеев и др.

Надо сказать, что криминологическая безопасность представляет собой ситуацию, при которой права и свободы человека и гражданина становятся приоритетными, им уделяется большое внимание со стороны государственных органов, ответственных за их защиту. Здесь целесообразно заметить, что органы государственной власти призваны защищать граждан и в сфере обеспечения внутренней безопасности, и внешней – на мировой арене.

Исходя из данной проблемы, логично вытекает следующая, которая проявляется в оптимальном распределении усилий государства в контроле за криминологической безопасностью и общественным порядком. Так, становится необходимым

вырабатывать соответствующую стратегию по пресечению преступности в государстве.

Мы, несомненно, придерживаемся точки зрения С. Я. Лебедева, который в своих научных работах утверждал, что необходимо на первое место выдвигать именно объект защиты – личность, общество и государство, в то время как ряд исследователей считают, что важнее в данном ключе является раскрытие объекта посягательства.

Здесь можно сказать, что криминологическая безопасность, с одной стороны, является обособленным элементом политической безопасности, с другой – проникает во множество сфер общественной жизни, которые отмечались ранее.

Российская Федерация представляет собой территориальную целостность, которой необходимо эффективное функционирование транспортной инфраструктуры. Другими словами, транспортная инфраструктура выступает важнейшим элементом социально-экономического развития, который позволяет решать поставленные задачи в политической, социальной, экономической и иных сферах общественной и государственной жизни.

В то же время транспортная инфраструктура нередко подвергается многим опасностям, становясь объектом совершения преступлений и административных проступков.

Таким образом, защита транспортной инфраструктуры является приоритетной задачей, стоящей перед государственной системой. Это обусловлено, помимо всего прочего, и складывающейся криминологической ситуацией, как в мировом сообществе, так и в отдельных странах, в которых возрастает роль обеспечения общественной безопасности благодаря международной преступности и криминализации различных общественных отношений.

В 2010 году Российская Федерация взяла на себя роль по формированию целостной системы обеспечения общественной

безопасности и порядка в отношении лиц, прибывающих на ее территорию. В этом ключе основные функции были возложены на Министерство транспорта РФ. Был издан Указ Президента РФ от 31 марта 2010 года № 403 об утверждении Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте<sup>1</sup>.

Дальнейшие преобразования коснулись транспортной инфраструктуры в 2014 году. Был принят ряд постановлений Правительства РФ, основанных на разработке и реализации требований по обеспечению безопасности на важнейших объектах транспортной инфраструктуры нашего государства.

В качестве одной из важных мер обеспечения криминологической безопасности объектов транспортной инфраструктуры России выступает внедрение и развитие различного рода программных комплексов с системами искусственного интеллекта, которые осуществляли бы контроль за транспортными потоками и определяли мероприятия по обеспечению транспортной безопасности.

В условиях современной реальности развитие систем искусственного интеллекта во многом приносит человечеству пользу, область их применения находит отражение в медицине (проведение высокотехнологичных хирургических операций), повышении обороноспособности государства (создание беспилотных летательных аппаратов), совершенствование транспортной инфраструктуры РФ (система видеонаблюдения «Безопасный город», «умные светофоры», «детекторы транспортного потока») и т. д. Но эволюционирование IT-технологий вместе с тем способно причинить государству и всему человечеству в целом опасность. Так, например, при высоком росте автоматизации производятся беспилотные транспортные средства, как пассажирские так и грузовые, представляющие угрозу общественной безопасности и

---

<sup>1</sup> См.: О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте : указ Президента РФ от 31 марта 2010 года № 403 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

угрозу уничтожения или повреждения чужого имущества по неосторожности. Более опасная составляющая представлена в виде распространения дезинформации и тем самым дезориентации общества.

Системы искусственного интеллекта посредством создания чат-ботов в сети Интернет способны заменять лица, способствовать изменению голоса, преобразовывать изображения по заданным параметрам. Поэтому большинство стран вводят ограничение на использование чат-ботов. Управление по защите персональных данных Италии ввело первым в мире временно ограничение на использование чат-бота ChatGPT, ограничение обосновано обвинением разработчика в нарушении законодательства о персональных данных<sup>1</sup>.

Практическое применение на сегодняшний день системы искусственного интеллекта находят свое в обеспечении безопасности и содействии в раскрытии преступлений.

В нашей работе мы попытаемся отразить элемент безопасности именно в транспортной инфраструктуре и определить, кто будет нести ответственность за совершение правонарушений и преступлений, совершенных системами искусственного интеллекта.

---

<sup>1</sup> См.: В идеале нужно создавать общемировой «этический кодекс» для искусственного интеллекта. URL: <https://rg.ru/2023/04/02/> (дата обращения: 25.01.2024).

# ГЛАВА 1. БЕЗОПАСНОСТЬ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ РОССИЙСКОЙ ФЕДЕРАЦИИ: ПОНЯТИЕ, ОРГАНИЗАЦИОННОЕ ОБЕСПЕЧЕНИЕ

## 1.1. Понятие криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации

В первую очередь важно заметить, что подходы к определению дефиниции «криминологическая безопасность транспортной инфраструктуры» сопряжены с рядом сложностей, одной из которых выступает объединение ряда самостоятельных категорий в одном термине. К таким категориям следует отнести «транспорт», «транспортную инфраструктуру», «безопасность», «транспортную безопасность» и «криминологическую безопасность».

Транспорт (от лат. *transporto* – переношу, перемещаю, перевожу)<sup>1</sup> – совокупность средств, предназначенных для перемещения людей и грузов.

Само общее понятие «транспорт» включает в себя несколько аспектов. Во-первых, это конкретные категории транспорта с входящими в них видами транспортных средств:

а) водный (грузовые, пассажирские, специальные речные и морские суда и иные плавсредства, предназначенные для передвижения по воде и под водой);

б) автомобильный (грузовые, пассажирские, специальные транспортные средства, предназначенные для передвижения по автодорогам и автомагистралям общего пользования);

в) железнодорожный (грузовые, пассажирские поезда, передвигающиеся по железнодорожным путям, а также подвижные составы метрополитенов);

---

<sup>1</sup> См.: Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка / под ред. Л. И. Скворцова. Москва, 2014. С. 354.

г) воздушный (грузовые, пассажирские, специальные воздушные суда и иные транспортные средства, предназначенные для передвижения по воздуху;

д) трубопроводный (трубопроводные герметичные магистрали, предназначенные для перемещения различного сырья: сырая нефть, природный и попутный газ, нефтегазопродукты, жидкие и газообразные химикаты и т. д.).

Во-вторых, технические устройства и сооружения на всех видах путей сообщения (воздушные и водные маршруты, железные дороги, метро, автомобильные дороги и магистрали, наземные, подземные и водные трубопроводы), обеспечивающие процесс перемещения людей и грузов различного назначения из одного места в другое, а иными словами «транспортная инфраструктура».

Надо сказать, что в действующей редакции Федерального закона от 09.02.2007 № 16-ФЗ «О транспортной безопасности» не существует легального определения самой транспортной инфраструктуры, содержатся лишь объекты, которые входят в данное понятие:

а) железнодорожные вокзалы и станции, автовокзалы и автостанции;

б) объекты инфраструктуры внеуличного транспорта;

в) тоннели, эстакады, мосты;

г) морские терминалы, акватории морских портов;

д) порты, расположенные на внутренних водных путях, в которых осуществляются посадка (высадка) пассажиров и (или) перевалка грузов повышенной опасности;

е) расположенные во внутренних морских водах, в территориальном море, исключительной экономической зоне и на континентальном шельфе России искусственные острова, установки, сооружения, в том числе гибко или стационарно закрепленные в соответствии с проектной документацией на их создание по месту расположения плавучие (подвижные) буровые

установки (платформы), морские плавучие (передвижные) платформы, за исключением подводных сооружений (включая скважины);

ж) аэродромы и аэропорты;

з) участки автомобильных дорог, железнодорожных и внутренних водных путей, вертодромы, посадочные площадки, а также обеспечивающие функционирование транспортного комплекса здания, сооружения и помещения для обслуживания пассажиров и транспортных средств, погрузки, разгрузки и хранения грузов повышенной опасности и (или) опасных грузов, на перевозку которых требуется специальное разрешение;

и) здания, строения, сооружения, обеспечивающие управление транспортным комплексом, его функционирование, используемые федеральными органами исполнительной власти в области транспорта, их территориальными органами и подведомственными организациями, а также объекты систем связи, навигации и управления движением транспортных средств воздушного, железнодорожного, морского и внутреннего водного транспорта<sup>1</sup>.

Таким образом, исходя из перечисленных законодателем объектов, можно определить, что «транспортная инфраструктура» – это весь комплекс технологических средств, обеспечивающих бесперебойную работу всех категорий транспорта с входящими в них видами транспортных средств (железнодорожный, автомобильный, водный, воздушный и трубопроводный) – объектов инфраструктуры и средств управления всем этим процессом – субъектов правоотношений в области перевозки людей и перемещения грузов.

Как отмечалось ранее, в настоящее время существует огромное множество различных мнений и интерпретаций

---

<sup>1</sup> См.: О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

относительно дефиниции «безопасность»<sup>1</sup>. Ряд исследователей придерживается мнения, что безопасность выступает в роли комплекса общественных отношений, защищенности государства, личности. В то же время одной из наиболее распространенных точек зрения является определение безопасности в разрезе конкретного состояния. Так, П. А. Герасимов утверждал, что безопасность представляет собой состояние субъекта с позиции его способности к выживанию и функционированию в ограниченных условиях внешних и внутренних угроз<sup>2</sup>.

Данную точку зрения несколько видоизменил В. Я. Ищейнов, который полагал, что безопасность следует рассматривать как некое состояние целостной системы, при котором система способна противостоять ряду угроз внешнего и внутреннего характера, а также функционировать в данных условиях самостоятельно. Другими словами, функционирование самой системы не вызывает названных ранее угроз<sup>3</sup>.

Таким образом, можно подвести некоторый итог о том, что безопасность как научная категория выступает как состояние защищенности системы общественной связи, в том числе условием ее стабилизирующего развития на всех уровнях. С этой позиции безопасность представлена состоянием защищенности интересов граждан и государственной системы.

Согласно названным точкам зрения, законодательное обеспечение безопасности остается важнейшим элементом в системе государственного управления. В этой связи за государством

---

<sup>1</sup> Уголовное право России в схемах. Особенная часть : учебное пособие / Гладких В. И. [и др.]. Москва, 2016. С. 155–161; Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Расширенный уголовно-правовой анализ / под ред. В. В. Мозякова. Москва, 2002. С. 507–509.

<sup>2</sup> Герасимов П. А. Экономическая безопасность хозяйствующих субъектов : учебное пособие. Москва, 2006. С. 56.

<sup>3</sup> Ищейнов В. Я. Информационная безопасность // Делопроизводство. 2015. № 2. 54–58.

закрепляется обязанность формировать нормативную базу, способную ориентировать граждан на соблюдение законов, формировать отлаженный механизм по пресечению правонарушений, преступлений. Также нормативные правовые акты, касающиеся безопасности, обязаны содержать положения об ответственности лиц. При условии внедрения в общественную и государственную жизнь термина «безопасность» в настоящее время нормативная правовая база является несовершенной, требующей некоторых изменений.

При этом, согласно общепринятому подходу, под термином «безопасность» понимается состояние защищенности интересов гражданина, общества и государства<sup>1</sup>.

В настоящее время правовой базой обеспечения безопасности выступают:

- Конституция РФ<sup>2</sup>;
- Федеральный закон от 28 декабря 2010 г. № 390-ФЗ «О безопасности» (далее – ФЗ № 390)<sup>3</sup>;
- Федеральный закон от 28 июня 2014 г. № 172-ФЗ «О стратегическом планировании в Российской Федерации»<sup>4</sup>;
- Указ Президента РФ от 2 июля 2021 г. № 400 «О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации»<sup>1</sup> (далее – Стратегия 2021);

---

<sup>1</sup> Кардашова И. Б. О проблемах исследования обеспечения национальной безопасности // Административное право и процесс. 2014. № 5. С. 29–32.

<sup>2</sup> См.: Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 15.01.2024).

<sup>3</sup> См.: О безопасности : Федеральный закон от 28 декабря 2010 года № 390-ФЗ (ред. от 10.07.2023) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

<sup>4</sup> См.: О стратегическом планировании в Российской Федерации : Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ (ред. от 17.02.2023) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

– иные нормативные правовые акты.

Основополагающим документом в этой иерархии выступает ФЗ № 390, в котором, как отмечалось ранее, отсутствует легальная дефиниция безопасности, однако данная категория определяется через конструкцию предмета регулирования закона, основные принципы и деятельность государственных органов по обеспечению безопасности. Исходя из рассматриваемого факта, остается нерешенным вопрос о дефиниции и видовом разнообразии безопасности<sup>2</sup>.

Несмотря на данную правовую коллизию, разнообразные виды безопасности стали проявляться в таких нормативных актах, как государственные стратегии развития, доктрины и концепции. Это обусловило узкое понимание отраслей применения безопасности, в том числе и в транспортной инфраструктуре<sup>3</sup>.

Стоит сказать, что первоначально к транспорту применялась категория «безопасность на транспорте», которая находилась в неразрывной связи и была предусмотрена в ранее действовавшем Законе РФ от 5 марта 1992 г. № 2446-1 «О безопасности»<sup>4</sup> (далее – Закон РФ № 2446-1). Так, в статье 12 названного закона располагались следующие виды безопасности: безопасность эксплуатации транспорта, пожарная безопасность, промышленная безопасность. Затем в ряде нормативных правовых актов транспортная безопасность рассматривалась в разрезе безопасности движения, что отражалось в ряде документов, в том числе в

---

<sup>1</sup> См.: О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 2 июля 2021 года № 400 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

<sup>2</sup> Степаненко Ю. В. Интерпретационные риски в правовом обеспечении транспортной безопасности // Современный юрист. 2015. № 3 (12). С. 8–20.

<sup>3</sup> Проценко С. В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации // Российская юстиция. 2010. № 8. С. 40–43.

<sup>4</sup> См.: Ведомости СНД и ВС РФ. 1992. № 15. Ст. 769.

Воздушном кодексе<sup>1</sup>, Кодексе внутреннего водного транспорта<sup>2</sup>, Федеральном законе «О безопасности дорожного движения»<sup>3</sup>, Федеральном законе «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации»<sup>4</sup>.

Со временем транспортная безопасность стала рассматриваться через призму антитеррористической, технологической, экологической безопасности.

Транспортная безопасность как обособленное определение впервые появилась в Постановлении Правительства РФ от 11 июня 2004 г. № 274 «Вопросы Министерства транспорта Российской Федерации»<sup>5</sup>. Причинами формирования данного нормативного правового акта выступили поручения Президента РФ от 21 марта 2003 г. № Пр-482 и Правительства РФ от 26 марта 2003 г. № МК-П4-03365. В названных документах проявились правовые и организационные установки транспортной безопасности, которые предусматривали обеспечение защиты от неправомерного вмешательства со стороны государства. С этого момента самостоятельная категория стала активно использоваться в документах Минтранса РФ, но при этом неодинаково трактоваться исследователями<sup>6</sup>.

Конечной вехой в процессе признания транспортной безопасности самостоятельным термином выступило вступление в законную силу ФЗ № 16, в котором транспортная безопасность рассматривалась как «состояние защищенности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств от актов незаконного вмешательства».

---

<sup>1</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 1997. № 12. Ст. 1383.

<sup>2</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 2001. № 11. Ст. 1001.

<sup>3</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 1995. № 50. Ст. 4873.

<sup>4</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 2003. № 2. Ст. 169.

<sup>5</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 2004. № 24. Ст. 2429.

<sup>6</sup> Федосенко В. А. Проблемы практического применения Закона Российской Федерации «О транспортной безопасности» // Транспорт Российской Федерации. 2007. № 10. С. 58.

Надо сказать, что в процессе разработки законопроекта, который обрел силу в виде Федерального закона «О транспортной безопасности», существенные изменения вносились в сам текст законопроекта. В то же время включение данной категории в научный оборот сопровождалось неоднозначной трактовкой текста законопроекта со стороны исследователей. К примеру, Г. Х. Гудема и Ю. В. Степаненко считали целесообразным не использовать рассматриваемый термин в иных документах до полного исследования конструкции в Федеральном законе<sup>1</sup>.

Таким образом, вступивший в законную силу ФЗ № 16 определил основные характеристики безопасности на транспорте. Можно свести данные характеристики к тому, что транспортная безопасность обладает универсальным характером, распространяется на все виды транспортных средств, объекты и субъекты. При этом проблема еще заключается и в том, что, хотя безопасность на транспорте выступает структурным элементом национальной безопасности, многие положения ФЗ № 16 противоречат действующему ФЗ № 390.

Необходимо более подробно охарактеризовать названную противоречивость. Во-первых, в ФЗ № 16 не включили важнейшие принципы, такие как системность и комплексность мер по обеспечению безопасности, что располагаются в статье 2 ФЗ № 390. Во-вторых, в качестве целей и задач не были названы прогнозирование, выявление, анализ и оценка угроз безопасности, которые являются приоритетными в статье 3 ФЗ № 390. В-третьих, новый ФЗ № 16 не предусмотрел позиции международной коммуникации, а также компетенций государственных органов и органов муниципалитетов (ст. ст. 6, 7 гл. 2 ФЗ № 390).

---

<sup>1</sup> Гудема Г. Х., Степаненко Ю. В. Понятие и содержание транспортной безопасности // Транспортная безопасность и технологии. 2005. № 1. С. 19.

Разногласия между данными нормативными правовыми актами могут в дальнейшем привести к правовым коллизиям, поэтому целесообразно привести их к единой системе.

Далее, рассмотрим более подробно дефиницию национальной безопасности, представленную в пункте 6 Стратегии 2021.

В рассматриваемом нормативном правовом акте отмечается, что национальная безопасность представляет собой внутреннее и внешнее состояние защищенности гражданина, общества и государства, при котором обеспечиваются права, свободы и законные интересы граждан, суверенитет, независимость и государственная целостность. Также в категорию национальной безопасности стоит включить оборону страны и все виды безопасности, существующие в законодательстве. К таким видам стоит отнести информационную, экономическую, экологическую и иные виды безопасности.

Как отмечается в п. 47 Стратегии 2021, приоритетное значение в сфере обеспечения национальной безопасности на транспорте представлено антитеррористической безопасностью.

Большое значение для обеспечения экономической безопасности при этом имеет устранение несбалансированности, особенно в транспортной инфраструктуре.

В свою очередь, важно выделить составные части транспортной безопасности:

- 1) она выступает структурным элементом национальной безопасности;
- 2) представляет собой состояние внутренней и внешней защищенности, в том числе от терроризма и экстремизма;
- 3) является важным компонентом экономической безопасности.

Однако с появлением ФЗ № 16 безопасность на транспорте стала подниматься более узко, однонаправленно и напрямую связываться с пресечением терроризма, при условии, что иные

угрозы стали уходить на задний план. Для полного анализа сложившейся ситуации стоит обратиться к Перечню потенциальных угроз совершения актов незаконного вмешательства, утвержденного совместным Приказом Минтранса России № 52, ФСБ России № 112, МВД России № 134 от 5 марта 2010 г.<sup>1</sup>

С позиции такого узкого подхода к сущности транспортной безопасности не представляется возможным отмечать иные угрозы, наносящие не меньший урон, по сравнению с терроризмом. Но действующие нормативные правовые акты не устраняют возникшую проблему и не учитывают отличительные особенности транспортных средств, каждое из которых наносит свой вред. В качестве примера приведем ситуацию: для воздушного транспорта антитеррористическая деятельность, несомненно, является приоритетной, в то время как для водного вида транспорта безопасность должна предусматриваться при перевозке различных грузов и граждан, а также с позиции эксплуатации такого средства. Пассажиры общественных и частных видов транспорта отдают предпочтение защите своего здоровья, жизни. Исходя из данной позиции, не совсем целесообразно останавливаться исключительно на одном виде безопасности, заведомо игнорируя другие опасности, которые подстерегают в общественной и государственной жизни.

Таким образом, становится очевидным, что ФЗ № 16 должен быть ориентирован на обеспечение защиты от всех возможных видов угроз: природного, техногенного характера, угроз, связанных с эксплуатацией транспортного средства, перевозкой грузов и пассажиров. Именно на защиту от всех внутренних и внешних угроз должна быть нацелена политика государства.

Существующие смежные виды безопасности (промышленная, пожарная), несомненно, должны рассматриваться в разрезе

---

<sup>1</sup> См.: Российская газета. 2010. 14 апр.

обеспечения их транспортной безопасности. На основе сделанных выводов, считаем необходимым включение всех видов безопасности в категорию «криминологическая безопасность транспортной инфраструктуры», которую далее мы и будем рассматривать. Именно благодаря комплексному характеру всех видов угроз удастся преодолеть разночтения, правовые коллизии в рассматриваемой транспортной безопасности. Можно сделать заключение, что «транспортная безопасность» выступает родовым понятием по отношению к категории «антитеррористическая защищенность» и иным отраслевым видам безопасности.

Также необходимо особо остановиться на том, что «транспортная безопасность» и «безопасность на транспорте» хоть и являются схожими понятиями, но имеют некоторые отличительные характеристики, которые следует рассмотреть.

В разделе II Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте, утвержденной распоряжением Правительства РФ от 30 июля 2010 г. № 1285-р<sup>1</sup>, дается определение безопасности населения на транспорте, под которой понимается состояние защищенности пассажиров и персонала на транспорте от актов незаконного вмешательства, в том числе террористической направленности, а также от чрезвычайных ситуаций природного и техногенного характера.

В плане реализации общепрограммных мероприятий, утвержденных распоряжением Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № ИЛ-110-р «Об осуществлении Министерством транспорта Российской Федерации функций координации и контроля реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте»<sup>2</sup>, упоминаются термины «безопасность на транспорте» и «транспортная безопасность» (п. п. 5, 6, 912 и др.).

---

<sup>1</sup> См.: Собрание законодательства РФ. 2010. № 32. Ст. 4359.

<sup>2</sup> См.: Об осуществлении Министерством транспорта Российской Федерации функций координации и контроля реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте :

Исходя из содержания названных документов, приходим к выводу, что определения «транспортная безопасность» и «безопасность на транспорте» не совпадают по объему, так как последнее в том числе обеспечивает защищенность от чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера.

В Модельном законе СНГ от 31 октября 2007 г. «О безопасности на транспорте» также фигурирует термин «безопасность на транспорте», определяющийся как состояние транспортной системы государства – участника СНГ, позволяющее обеспечивать национальную безопасность в области транспортной деятельности, устойчивость транспортной деятельности, удовлетворять национальные интересы в области транспортной деятельности, предотвращать (минимизировать) вред здоровью и (или) жизни людей, ущерб имуществу и окружающей среде, экономический ущерб при транспортной деятельности<sup>1</sup>.

Таким образом, в названных актах безопасность на транспорте понимается шире, чем транспортная безопасность, в связи с чем приходится констатировать существенное противоречие национального законодательства международным документам.

По этому поводу в научной литературе совершенно верно высказана точка зрения о несистемном подходе к вопросу транспортной безопасности и необходимости единообразного понимания транспортной безопасности<sup>2</sup>. С учетом изложенного становится очевидной необходимость разработки единообразной

---

распоряжение Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № ИЛ-110-р // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

<sup>1</sup> См.: Информационный бюллетень Межпарламентской Ассамблеи государств – участников СНГ. 2007. № 41. С. 200–216.

<sup>2</sup> Лебедева М. Ю., Пиджаков А. Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» // Научный вестник Московского государственного университета гражданской авиации. 2013. № 196. С. 67–68.

дефиниции транспортной безопасности, которая должна быть следующей.

Транспортная безопасность – составная часть системы национальной безопасности, направленная на предотвращение (минимизацию) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности посредством обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса и его защищенности от актов незаконного вмешательства, технико-технологических угроз, угроз чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера.

Соответственно, объектом транспортной безопасности являются отношения, складывающиеся по поводу обеспечения устойчивого функционирования транспортного комплекса и его защищенности от актов незаконного вмешательства, технико-технологических угроз, угроз чрезвычайных происшествий природного и техногенного характера с целью предотвращения (минимизации) вреда здоровью и (или) жизни людей, ущерба имуществу и окружающей среде, экономического ущерба при транспортной деятельности.

В общей теории борьбы с преступностью и науке криминологии важное место отведено исследованию проблемы и введению в научный оборот термина «криминологическая безопасность», который был обоснован известными российскими учеными-криминологами, такими как М. М. Бабаев<sup>1</sup>, С. Я. Лебедев<sup>2</sup>, В. А. Плешаков<sup>1</sup>, А. В. Цвилий<sup>2</sup>, А. В. Евсеев<sup>3</sup> и др. Это

---

<sup>1</sup> Бабаев М. М. Передел собственности и криминологическая безопасность // Современные разновидности российской и мировой преступности: состояние, тенденции, возможности и перспективы противодействия : сборник научных трудов. Саратов, 2005. С. 172–180.

<sup>2</sup> Лебедев С. Я., Лапин А. А. Стратегические направления деятельности органов внутренних дел по обеспечению криминологической безопасности // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. 2015. № 2. С. 142–147.

понятие переносит смысловой акцент с объекта нападения (преступности) на объект защиты (личность, общество и государство), т. е. на те важнейшие ценности, которым и должна быть гарантирована криминологическая безопасность. М. М. Бабаев, являясь одним из основоположников введения в научный оборот рассматриваемого понятия, определил его как объективное состояние защищенности жизненно важных и иных существенных интересов личности, общества и государства от преступных посягательств и угроз таких посягательств, а также осознание людьми такой своей защищенности. Вместе с тем С. Я. Лебедев криминологическую безопасность определяет как состояние защищенности законных интересов личности, общества и государства от внешних и внутренних угроз, источниками которых выступают явления, в той или иной степени связанные с преступностью, общественно опасными посягательствами, криминальной деятельностью, интересами криминалитета.

Обобщая вышеприведенные точки зрения, мы предлагаем под криминологической безопасностью транспортной инфраструктуры понимать состояние защищенности на объектах транспортного комплекса личности, общества и государства от различного рода угроз, источниками которых являются правонарушения, сама преступность либо явления, создающие реальную или потенциальную опасность преступного посягательства во всех ее подсистемах (железнодорожный, автомобильный, водный (морской, речной), воздушный и трубопроводный транспорт).

---

<sup>1</sup> Плешаков В. А. Угрозы криминологической безопасности: системный анализ современного состояния // Человек: преступление и наказание. 2013. № 3 (82). С. 34–39.

<sup>2</sup> Цвилий А. В. К вопросу об обеспечении криминологической безопасности на региональном уровне // Законность и правопорядок в современном обществе. 2015. № 26. С. 90–96.

<sup>3</sup> Евсеев А. В. К вопросу об обеспечении криминологической безопасности // Полицейская деятельность. 2013. № 3. С. 182–185.

Помимо всего прочего, криминологическая безопасность транспортной инфраструктуры выполняет важнейшие функции:

1) обеспечение безопасности граждан, общественной и государственной системы от всевозможных посягательств;

2) вспомогательную функцию при условии возникновения возможных опасностей преступных деяний на особо охраняемых объектах транспортной инфраструктуры.

Следовательно, в этом случае криминологическая безопасность транспортной инфраструктуры может быть представлена в качестве подсистемы названных ранее сфер безопасности и должна быть проанализирована для понимания ее сущности.

Можно сказать, что реализация мер по криминологической безопасности транспортной инфраструктуры является кропотливым, сложным процессом, которым можно управлять. Вместе с тем данный процесс необходимо рассматривать с позиции технических, правовых, экономических мер, выступающих структурными элементами системы профилактики правонарушений. Также требуется постоянное взаимодействие ряда органов для обеспечения безопасности, таких как органы государственной власти, ведомственные, межведомственные и правоохранительные органы, в том числе необходимо взаимодействие с институтами гражданского общества и с общественными организациями.

Таким образом, можно заключить, что криминологическая безопасность транспортной инфраструктуры представляет собой постоянный, длительный процесс, который включает в себя важнейшие процессы, связанные с комплексной защитой граждан, общества и государства, а также непрерывным отслеживанием, оценкой уязвимости и рисков транспортного комплекса. Такой мониторинг позволяет предотвратить посягательства, а также устойчиво противостоять внешним и внутренним угрозам.

Подводя итог первого параграфа работы, опираясь на имеющиеся в научной литературе различные точки зрения по проблеме, связанной с обеспечением криминологической безопасности транспортной инфраструктуры, необходимо сформулировать нашу позицию по рассматриваемому вопросу.

Во-первых, в условиях достаточно сложной оперативной обстановки, основные усилия органов внутренних дел должны быть направлены на защиту прав и законных интересов граждан, нейтрализацию наиболее опасных криминальных проявлений, выполнение задач по обеспечению общественного порядка и общественной безопасности – в этом видится стратегическая концептуальность противодействия правонарушениям и преступлениям на объектах транспорта. В рамках этого необходимо разработать концепцию или определить стратегию развития мер, направленных на обеспечение криминологической безопасности транспортной инфраструктуры РФ.

Во-вторых, необходима разработка и реализация долгосрочных комплексных программ по предупреждению правонарушений и преступлений на объектах транспортной инфраструктуры РФ, предусматривающих меры социально-экономического, социально-правового, организационно-технического характера.

В-третьих, необходимо совершенствование законодательных и нормативных актов, регламентирующих уголовную, административную и дисциплинарную ответственность за нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта, а также документов, регулирующих служебное расследование транспортных происшествий.

В-четвертых, постоянное совершенствование практики расследования и судебного рассмотрения уголовных дел о транспортных преступлениях.

В-пятых, совершенствование прокурорского надзора за исполнением законов, регламентирующих безопасность

движения и эксплуатации транспорта, а также за расследованием преступлений (как уголовно-процессуальным, так и служебным).

В-шестых, повышение уровня профессиональной подготовки, как работников транспорта, так и специалистов межведомственных и ведомственных органов, связанных с обеспечением безопасности движения и эксплуатации транспорта.

Такое понимание криминологической безопасности транспортной инфраструктуры, ее объектов, субъектов и стратегического значения в борьбе с правонарушениями и преступлениями в транспортной сфере позволяет мгновенно реагировать на различные угрозы, вызовы и им противостоять, а также обеспечивать защиту транспортного комплекса Российской Федерации.

## **1.2. Основные направления деятельности государственных органов, правоохранительных структур и общественных институтов по обеспечению криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации**

Важно сказать, что надежное обеспечение криминологической безопасности транспортной инфраструктуры на данный момент выступает приоритетной задачей множества государств, поскольку, как отмечалось ранее, транспортная инфраструктура является кровеносной системой.

Следовательно, транспортные процессы усложняются, модернизируются, из-за чего их регулирование, контроль над ними порождает новые вызовы и угрозы в современном мире. Можно сказать, что требуется значительное обновление базиса транспортных процессов для предупреждения данных угроз.

Считается очевидным фактом, что важнейшим процессом в современном мире выступает введение информационных технологий во все сферы жизнедеятельности, из чего вытекает следующая проблема, проявляющаяся в сложности формирования нового постиндустриального общества. Главной чертой такого общества выступит равенство всех ресурсов государства, в том числе информационных, природных трудовых и иных. Базисом для реализации криминологической безопасности транспортной инфраструктуры в таком случае должны стать достоверные, полные сведения, реальная ситуация в сфере международной преступности и терроризма, осознание и предотвращение рисков, связанных с безопасностью при транспортных потоках. Таким образом, применение информационных систем в области обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры позволит более эффективно взаимодействовать ряду государственных и

правоохранительных структур, в компетенции которых заложены вопросы реализации транспортной безопасности.

Следует рассмотреть таких субъектов, к которым относятся:

– государственные органы (Комитет Государственной Думы по безопасности, Совет безопасности России, Федеральная служба по техническому и экспортному контролю);

– правоохранительные структуры (ФСБ России, МВД России, Роскомнадзор);

– общественные институты (структурные органы управления и контроля в коммерческих негосударственных организациях и предприятиях – служба экономической безопасности, служба безопасности персонала, служба информационной безопасности, отдел кадров).

В настоящее время в целях урегулирования кризисных ситуаций в стране должен быть четко отлажен механизм работы между названными органами, а также организован единый информационный банк данных о пассажирах и грузоотправителях, находящихся в собственности нашего государства. Такой банк должен впоследствии формироваться и контролироваться со стороны федеральных органов исполнительной власти, таким образом, доступ к нему для сторонних пользователей будет ограничен.

В рассматриваемый банк данных могут быть включены различные сведения от органов оперативно-розыскной деятельности, в том числе сведения, полученные в контексте международной коммуникации по вопросам транспортной безопасности. Такие сведения, полученные специально уполномоченными сотрудниками в ходе оперативно-розыскной деятельности, должны применяться лишь в рамках установленных целей и задач.

Также следует отметить, что служба транспортной безопасности России, как специфический федеральный орган, имеет особое назначение, проявляющееся во взаимодействии с

иностранными представителями на этапе сбора и обмена сведениями, затрагивающими вопросы обеспечения транспортной безопасности. Таким образом, рассматриваемый банк в дальнейшем выступает основным элементом формирования паспорта пассажира и грузоотправителя, что облегчает процедуру досмотра конкретными назначенными органами.

Можно заметить, что задачей Правительств РФ в этом ключе является установление порядка формирования, использования и защиты информационных ресурсов соответствующего банка, особенно это касается формирования транспортного паспорта.

Для сотрудничества с правоохранительными структурами, для уменьшения незаконных, в том числе и коррупционных действий в транспортной системе в рамках Федеральной целевой программы «Электронная Россия» планируется сформировать целостную информационную систему обеспечения транспортной безопасности. В то же время в нашем государстве необходимо формирование ряда информационно-аналитических систем, которые должны отвечать за наблюдение и контроль в сфере выполнения нормативов городским общественным транспортом<sup>1</sup>.

Рассматриваемые системы могут быть сформированы посредством внедрения информационных технологий, базирующихся на применении спутниковой навигации и радиосвязи, электронной картографии и компьютерных программных технологий, систем искусственного интеллекта.

Внедрение единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности с элементами контролируемого искусственного интеллекта представляет собой один из важнейших процессов совершенствования транспортной

---

<sup>1</sup> Целуйко А. В., Петроченко В. В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности // Транспортное право. 2017. № 4. С. 28–31.

инфраструктуры. Применение рассматриваемой системы позволит решить ряд важнейших задач: автоматизировать процесс обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры, сформировать единую базу данных по управлению таким процессом. Здесь также важно учитывать различные мероприятия по обеспечению данного процесса экономического, правового и политического характера.

Информационная система в этом случае включает в себя автоматизированные централизованные базы персональных данных о пассажирах и персонале транспортных компаний.

Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности, в том числе ее базовая информационно-телекоммуникационная инфраструктура, автоматизированные централизованные базы персональных данных с наличием постоянно развивающегося искусственного интеллекта, является основой информационного обеспечения Комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте, интегрирующей информационные ресурсы федеральных органов исполнительной власти в области обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры в единое защищенное закрытое информационное пространство.

Единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности обеспечивает взаимодействие с информационными системами федеральных органов исполнительной власти в интересах выполнения своих функций (ФСБ России и МВД России).

Основная цель создания единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности – сбор, накопление и обработка информации с использованием современных информационно-коммуникационных технологий.

При осуществлении контроля за соблюдением режима ограниченного доступа к единой государственной информационной системе обеспечения транспортной безопасности важное значение имеет четкое разграничение сфер деятельности органов власти различных уровней, соблюдение порядка доступа к сведениям, а также разработка и реализация мер по обеспечению информационной безопасности сведений, включенных в систему, предотвращению несанкционированного доступа к охраняемым законом данным. Полномочия по ведению учета данных единой государственной информационной системы и контроль за соблюдением режима доступа к информации отнесены к компетенции различных ведомств. Так, разработка единой государственной информационной системы, ее внедрение и создание баз данных по транспортной безопасности отнесены к ведению Министерства информационных технологий и связи РФ, осуществление контроля отнесено к компетенции Федеральной службы по надзору в сфере транспорта РФ. Такое разграничение полномочий способствует объективности и независимости контроля за сохранностью конфиденциального режима информации. Указание закона на орган, осуществляющий контроль в данной сфере, не лишает контрольных и надзорных полномочий иные органы власти, наделенные такими возможностями в силу своего правового статуса. Министерство транспорта РФ в данном случае осуществляет специальный контроль.

Общий контроль является сферой деятельности Президента РФ, Федерального Собрания РФ, Правительства РФ в силу статуса этих органов, установленного Конституцией РФ и специальными законами о данных органах власти. В целом общий контроль предполагает проверку соблюдения требований, установленных законодательством РФ в области обеспечения безопасности объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств.

Министерство внутренних дел Российской Федерации наделено широкими полномочиями в сфере обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств<sup>1</sup>.

Как субъект, обеспечивающий транспортную безопасность, Министерство внутренних дел Российской Федерации выполняет следующие обязанности: обеспечение личной безопасности граждан; обеспечение общественного порядка и общественной безопасности; осуществление охраны собственности; принятие и реализация мер, направленных на предупреждение, выявление, пресечение и раскрытие преступлений, административных правонарушений; оказание помощи гражданам, должностным и юридическим лицам в защите и осуществлении их законных прав и интересов на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Указанные обязанности закрепляет Указ Президента РФ от 21 декабря 2016 года № 699 «Об утверждении положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации»<sup>2</sup>.

Министерство внутренних дел Российской Федерации в исследуемой сфере осуществляет свою деятельность по следующим направлениям:

---

<sup>1</sup> Макренкова К. Г. Обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта Управлением на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. 2015. № 2. С. 27–29.

<sup>2</sup> См.: Об утверждении положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации : указ Президента РФ от 21 декабря 2016 года № 699 (ред. от 17.07.2023) // Собрание законодательства РФ. 2016. № 52 (ч. V). Ст. 7614.

- нормативное правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности на транспорте;
- определение угроз совершения актов незаконного вмешательства в рассматриваемой области;
- оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;
- разделение объектов транспорта и транспортной инфраструктуры на отдельные категории;
- разработка и осуществление требований по обеспечению безопасности на транспорте;
- разработка и реализация мер по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;
- подготовка кадров в данной области<sup>1</sup>.

Надо сказать, что Министерство внутренних дел РФ обеспечивает свои должностные обязанности при помощи собственных локальных органов, благодаря которым добивается эффективного решения собственных функций и задач. В рамках собственной компетенции такие территориальные органы, входящие в систему транспортной инфраструктуры, достигают высоких показателей по ряду направлений:

- в процессе организации и принятия участия в разработке государственной политики по вопросам реализации транспортной безопасности;
- при модернизации законодательных документов, регулирующих исследуемую сферу деятельности;
- при организации мероприятий и действий, направленных на борьбу с преступными группировками на объектах транспортной инфраструктуры;

---

<sup>1</sup> Притула В. Н., Зайцев А. Н., Геворкян С. К. Транспортная безопасность // Транспортное право. 2013. № 2. С. 14.

- в процессе обеспечения общественного порядка и безопасности;
- в процессе принятия участия в разработке основных мероприятий, связанных с предупреждением незаконного вмешательства в транспортную инфраструктуру;
- при реализации коммуникации с различными ведомствами по вопросам транспортной безопасности;
- при реализации контроля и мониторинга за назначаемыми локальными органами;
- при осуществлении собственно деятельности ранее названных органов, согласно приказу МВД России от 16 июня 2011 года № 680 «Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации»<sup>1</sup>.

Указанное Положение определяет основные направления деятельности линейных отделов Министерства внутренних дел Российской Федерации на транспорте: защищать личность, общество и государство от противоправных посягательств; предупреждать и пресекать преступления и административные правонарушения; выявлять и раскрывать преступления, осуществлять производство дознания и предварительного следствия по уголовным делам в пределах своей компетенции; осуществлять оперативно-розыскные мероприятия, направленные на розыск лиц; осуществлять производства по делам об административных правонарушениях и исполнять административные наказания; обеспечивать общественный порядок и общественную безопасность на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств; контролировать

---

<sup>1</sup> См.: Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 16 июня 2011 года № 680 (ред. от 06.07.2022) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

соблюдение законодательства Российской Федерации в сфере оборота оружия и т. д.

В п. 19 ч. 1 ст. 12 указанного Закона определяются обязанности полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения:

- осуществление государственного надзора/контроля за соблюдением установленных стандартов и технических норм, а также требований нормативных правовых документов в сфере обеспечения безопасности дорожного движения;

- регулирование дорожного движения;

- оформление документов о дорожно-транспортных происшествиях;

- осуществление государственного учета основных показателей, отражающих состояние безопасности дорожного движения;

- принятие экзаменов на право управлять автотранспортными средствами, трамваями, троллейбусами и выдача водительских удостоверений;

- регистрация автотранспортных средств и прицепов к ним, а также выдача в установленных случаях свидетельства о допуске их к перевозке опасных грузов в установленном законом порядке;

- осуществление сопровождения транспортных средств по основаниям и в порядке, предусмотренным Правительством РФ;

- согласование маршрутов крупногабаритных транспортных средств, а в случаях, предусмотренных законом, и тяжеловесных транспортных средств.

Исходя из этого пункта, необходимо отметить, что техосмотр транспортных средств не входит в обязанности полиции, но те структуры, которые осуществляют эту функцию, находятся под надзором/контролем полиции. Наряду с обязанностями данный нормативный правовой акт определяет

права полиции в области обеспечения безопасности дорожного движения в п. п. 20 и 21 ч. 1 ст. 13 ФЗ № 3.

Согласно указанным пунктам полиция наделена следующими правами:

– остановка транспортных средств в целях осуществления обязанностей, которые должна выполнять полиция для обеспечения безопасности дорожного движения, проверка документов, удостоверяющих право пользования и управления транспортными средствами, документов транспортных средств и перевозимых грузов, страхового полиса на транспортное средство;

– проведение мероприятий совместно с водителями и гражданами по осмотру транспортных средств и грузов в случае наличия подозрений, дающих основание полагать, что они могут быть использованы в противоправных целях, о которых составляются соответствующие акты;

– задержание транспортных средств, которые находятся в розыске;

– временное ограничение или запрещение дорожного движения, изменение организации дорожного движения в определенных местах в случаях проведения массовых и публичных мероприятий, а также в других случаях с целью обезопасить движение транспортных средств и пешеходов;

– временное ограничение или запрещение дорожного движения на участках дорог, через которые проходят железнодорожные пути, если состояние этих дорог не соответствует установленным нормам содержания дорог для безопасного движения;

– выдача разрешений, позволяющих устанавливать на транспортные средства устройства, подающие специальные световые и звуковые сигналы, условно-опознавательные знаки;

– ограничение или запрещение проведения на отдельных участках дорог ремонтно-строительных или иных работ, которые нарушают требования нормативных правовых актов в сфере безопасности дорожного движения;

– задержание транспортного средства и отстранение водителя от управления транспортным средством в установленном законодательством порядке;

– запрещение эксплуатации транспортного средства и прицепа к нему, не отвечающих техническим нормам и создающих угрозу безопасности дорожного движения, и др.

Все вышеуказанные действия могут выполнять только сотрудники специализированного структурного подразделения МВД России – ГИБДД.

Таким образом, направления деятельности ОВД на транспорте по обеспечению транспортной безопасности урегулированы на законодательном уровне, охвачен достаточно широкий круг сфер жизнедеятельности государства в рассматриваемой области. Но в практической составляющей рассмотренных направлений деятельности ОВД на транспорте наблюдается наличие некоторых факторов, существенно влияющих на их реализацию. Сюда можно отнести дефицит бюджета; низкий уровень профессионализма сотрудников; наличие коррупционной составляющей; неэффективный контроль/надзор за сотрудниками; нехватку высококвалифицированных кадров; огромное количество транспортных средств; наличие незарегистрированных автотранспортных средств и т. д.

Обеспечение криминологической безопасности транспортной инфраструктуры – процесс достаточно сложный. Он подразумевает осуществление комплекса мер различного функционального характера. Все мероприятия по обеспечению транспортной безопасности основываются на предписаниях действующего законодательства, а также международно-

правовых стандартах, установленных в данной сфере. В этой связи есть все основания раскрыть правовые основы обеспечения транспортной безопасности и показать, как они реализуются в деятельности полиции. Но при этом нужно отметить, что полиция обеспечивает транспортную безопасность только применительно к предмету своей функциональной компетенции. Исходя из этого, далеко не все предписания действующего законодательства, касающиеся рассматриваемого вопроса, применяются в работе полиции. Полиция является исполнительно-распорядительным органом государственной власти, обеспечивающим транспортную безопасность как самостоятельно, так и во взаимодействии с другими органами государственной власти и управления. Такой подход в полной мере оправдан, поскольку транспортный комплекс нашей страны представляет собой определенную систему, состоящую из целого ряда иных систем, между собой взаимосвязанных и непосредственно взаимодействующих.

Содержательные особенности транспортного комплекса нашей страны требуют весьма насыщенной правовой основы, касающейся его эксплуатации, а также разнообразных правовых, технических и организационных средств обеспечения его безопасного функционирования. Следовательно, к раскрытию проблемы правового регулирования криминологической безопасности транспортной инфраструктуры необходимо подходить максимально широко, поскольку обозначенный вопрос в определенном аспекте выходит за рамки национальных границ, в связи с чем отношения, связанные с обеспечением криминологической безопасности транспортной инфраструктуры, регламентируются в том числе и нормами международного права. Такой подход представляется очень важным, поскольку он позволяет унифицировать правовые средства обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры,

а также развивать международное сотрудничество по самому широкому спектру вопросов.

Как уже отмечалось, полиция является одним из субъектов обеспечения рассматриваемого вида безопасности, при этом используя самые разнообразные правовые средства. Представляется возможным сказать, что полиция максимально полно обеспечивает безопасность дорожного движения, осуществляя в этом направлении контрольно-надзорную, разрешительную, а также юрисдикционную деятельность. Так, в целях совершенствования деятельности органов внутренних дел в сфере контроля и надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований в области обеспечения безопасности дорожного движения принят новый приказ МВД России от 5 мая 2023 года № 264 «Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения»<sup>1</sup>.

Иные виды транспортной безопасности полиция обеспечивает весьма универсальными административно-правовыми средствами, касающимися преимущественно охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности на объектах транспорта и транспортной инфраструктуры. Обратим внимание на то, что, несмотря на серьезные технологические изменения в содержании транспортного комплекса нашей страны, компетенция полиции в сфере обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры достаточно стабильна. Именно из данного посыла, собственно, и исходит сегодня полиция,

---

<sup>1</sup> См.: Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 2 мая 2023 года № 264 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 21.01.2024).

осуществляя обеспечение транспортной безопасности и безопасности транспортной инфраструктуры. Так, как отмечалось ранее, ФЗ № 3 определяет, что полиция осуществляет обеспечение безопасности граждан и общественный порядок на транспортных магистралях, вокзалах, в аэропортах, морских и речных портах и других общественных местах (ст. 12). Кроме того, на МВД России возложена функция выдачи заключения о возможности (невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности<sup>1</sup>.

Обращает на себя внимание тот факт, что ведомственная правовая основа деятельности полиции по обеспечению транспортной безопасности основывается на совместных приказах, принятых во взаимодействии с заинтересованными субъектами. В качестве примера можно привести приказ Росжелдора № 329, МВД России № 724 от 22 августа 2014 года «Об утверждении Порядка взаимодействия территориальных подразделений ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта с органами внутренних дел Российской Федерации»<sup>2</sup>.

Как уже отмечалось ранее, специфика охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности вызывает необходимость функционирования линейных отделов ГУТ МВД России, которые осуществляют

---

<sup>1</sup> См.: О порядке выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности : приказ МВД России от 6 июля 2021 года № 515 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024).

<sup>2</sup> См.: Об утверждении Порядка взаимодействия территориальных подразделений ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта с органами внутренних дел Российской Федерации : приказ Росжелдора № 329, МВД России № 724 от 22 августа 2014 года // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 27.10.2024).

полномочия полиции в области обеспечения защиты жизни, здоровья, прав и свобод граждан Российской Федерации, противодействия преступности, охраны общественного порядка, собственности и обеспечения общественной безопасности на объектах железнодорожного, водного и воздушного транспорта, а также выполняют иные функции в соответствии с законодательством.

Исходя из специфики работы полиции по обеспечению транспортной безопасности и охраны общественного порядка, а также обеспечения общественной безопасности в ФЗ № 3 было бы вполне целесообразно в ст. 2 в качестве одного из направлений деятельности полиции специально определить такую функцию, как обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры. Такой подход позволит раскрыть потенциал полиции в соответствующем направлении ее работы, а также позволит концентрировать внимание не только на вопросах обеспечения безопасности дорожного движения, но и в целом на проблемах обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры и безопасного функционирования транспортного комплекса нашей страны. Отметим, что процесс совершенствования законодательной или иной нормативной правовой основы криминологической безопасности транспортной инфраструктуры должен находиться в определенной динамике. Новые вызовы и угрозы в сфере функционирования транспортного комплекса должны как можно быстрее находить свое отражение в соответствующих нормативных правовых актах. Кроме того, является аксиомой тот факт, что в настоящее время нельзя недооценивать угрозы транспортной безопасности, осуществлять непродуманные организационные преобразования, ослабляющие работу полиции и иных органов управления транспортным комплексом нашей страны.

В завершение вышеизложенного можно сделать вывод о том, что основными направлениями деятельности

государственных органов, правоохранительных структур и общественных институтов по обеспечению криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации являются:

1) информатизация, отвечающая современным реалиям осуществления мер по предотвращению кризисных ситуаций при обеспечении криминологической безопасности транспортной инфраструктуры, для согласованной работы между федеральными органами власти, правоохранительными структурами и хозяйствующими субъектами;

2) повсеместное использование единой государственной информационной системы обеспечения транспортной безопасности не только в целях развития транспортной отрасли экономики, но в том числе и в вопросах, касающихся информационно-технического обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры;

3) реализация следующих направлений деятельности Министерства внутренних дел Российской Федерации в исследуемой проблеме:

– нормативное правовое регулирование в сфере обеспечения безопасности на транспорте;

– определение угроз совершения актов незаконного вмешательства в рассматриваемой области;

– оценка уязвимости объектов транспортной инфраструктуры и транспортных средств;

– разделение объектов транспорта и транспортной инфраструктуры на отдельные категории;

– разработка и осуществление требований по обеспечению безопасности на транспорте;

– разработка и реализация мер по обеспечению безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средствах;

– подготовка кадров в данной области;

4) исходя из специфики работы полиции по обеспечению транспортной безопасности и охраны общественного порядка, а также обеспечения общественной безопасности, в ст. 2 ФЗ № 3 целесообразно в качестве одного из направлений деятельности полиции специально определить такую функцию, как обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры. Это направление деятельности позволит раскрыть потенциал полиции в соответствующей сфере работы, а также концентрировать внимание не только на вопросах организации безопасности дорожного движения, но и в целом на проблемах обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры и функционирования транспортного комплекса Российской Федерации.

## **ГЛАВА 2. ТЕОРЕТИЧЕСКИЕ И ПРАКТИЧЕСКИЕ ОСНОВЫ ВНЕДРЕНИЯ СИСТЕМ ИСКУССТВЕННОГО ИНТЕЛЛЕКТА В ОБЕСПЕЧЕНИЕ КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ**

### **2.1. Сущность понятия «искусственный интеллект» и правовая регламентация ответственности**

Как ранее отмечалось, единая государственная информационная система обеспечения транспортной безопасности должна включать не только базовую информационно-телекоммуникационную инфраструктуру и автоматизированные централизованные базы данных, но и иметь в наличии постоянно развивающуюся систему искусственного интеллекта, которая будет лежать в основе информационного обеспечения Комплексной системы обеспечения безопасности транспортного комплекса страны. В Российской Федерации разрабатываются системы искусственного интеллекта, основным предназначением которых служит обеспечение транспортной инфраструктуры всего государства. Практическая значимость в обеспечении безопасности отражена в создании технологий, основным предназначением которых служит предупреждение и прогнозирование дорожно-транспортных происшествий.

Прообразом искусственного интеллекта были «считающие часы» Вильгельма Шиккарда (устройство, похожее по функционалу на калькулятор, которое могло добавлять и вычитать шестизначные числа, извещая звонком при переполнении), создание которых датируется 1623 годом. В конце XVIII в. австрийским изобретателем Фридрихом фон Кнаузом была сконструирована серия машин, умевших писать пером довольно длинные тексты. Следующим, кто добился успеха в создании «умной машины» был английский математик Чарльз Бэббидж, придумавший концепцию сложного цифрового калькулятора – аналитической машины, которая могла

бы рассчитывать ходы для игры в шахматы<sup>1</sup>.

Алан Тьюринг – английский математик, логик и криптограф – внес весомый вклад в развитие искусственного интеллекта благодаря своей теории искусственного интеллекта и известному тесту Тьюринга, суть которого заключалась в следующем: один или несколько человек должны задавать вопросы двум тайным собеседникам и на основании ответов определять, кто из них машина, а кто человек. Если не удавалось раскрыть маскирующуюся под человека машину, предполагалось, что машина умная.

Опираясь на достижения Тьюринга, можно выделить новое определение, которое и сформировал сам Тьюринг – интеллектуальная машина, и одновременно искусственный интеллект, – машина, которую пользователь в процессе общения с ней не сможет отличить от человека.

Термин «искусственный интеллект» был введен в обращение американским ученым в области ИТ Джоном Маккарти в 1956 г. на конференции в университете Дартмута. Содержание своего понятия он определил как науку и способ создания интеллектуальных машин, в частности интеллектуальных компьютерных программ. Под термином «интеллект» Маккарти понимал вычислительную часть способности достигать цели<sup>2</sup>.

На сегодняшний день понятие «искусственный интеллект» закреплено на подзаконном уровне, сформулировано в Указе Президента РФ от 10 октября 2019 года № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на

---

<sup>1</sup> См.: Акулова Е. А., Кучма К. Г. Внедрение систем искусственного интеллекта в транспортной отрасли // Инновационное развитие техники и технологий наземного транспорта: сборник статей II Всероссийской научно-практической конференции. Екатеринбург, 2021. С. 223.

<sup>2</sup> Дворянкин О. А. Искусственный интеллект – будущая новейшая информационная технология интернета // Восточноевропейский научный журнал. 2021. № 10 (74). С. 24.

период до 2030 года»). В главе 1 (п. 5) этого нормативного правового акта установлено следующее: искусственный интеллект – комплекс технологических решений, позволяющий имитировать когнитивные функции человека (включая самообучение и поиск решений без заранее заданного алгоритма) и получать при выполнении конкретных задач результаты, сопоставимые, как минимум, с результатами интеллектуальной деятельности человека. Комплекс технологических решений включает в себя информационно-коммуникационную инфраструктуру, программное обеспечение (в том числе в котором используются методы машинного обучения), процессы и сервисы по обработке данных и поиску решений<sup>1</sup>. Стратегия включает меры по развитию инфраструктуры, науки и кадров, а также поддержке внедрений. Как отметил Д. Н. Чернышенко на стратегической сессии в Правительстве РФ 26 сентября 2023 года: «Президент России Владимир Путин поставил задачу – внедрить искусственный интеллект во все ключевые сферы нашей жизни. Уже сегодня данная технология применяется в медицине, науке, образовании, искусстве и других сферах». Еще одно активно развивающееся с применением ИИ направление – это беспилотный транспорт. Кроме того, «Яндекс» выводит беспилотные такси на городские маршруты, а беспилотные грузовики «Камаз» этим летом стали перевозить грузы по трассе М-11 Москва – Санкт-Петербург и по дорогам Арктики. «Они безопасны и позволяют на 10–15% снизить издержки при грузоперевозках»<sup>2</sup>.

Подразумевается, что разработки соответствуют сути термина,

---

<sup>1</sup> О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года») : указ Президента Российской Федерации от 10.10.2019 № 490. URL: <https://base.garant.ru/72838946/> (дата обращения: 02.01.2024).

<sup>2</sup> См.: Дмитрий Чернышенко: За 5 лет прогнозируется прирост ВВП от массового внедрения ИИ в объеме 11,2 трлн рублей. URL: <https://rg.ru/2023/09/26/> (дата обращения: 05.01.2024).

то есть создаются системы, которые могут обрабатывать поступающую к ним информацию, связывать ее со знаниями, которые они уже имеют, и формировать собственное представление об объектах познания.

Но, возвращаясь к современным тенденциям развития искусственного интеллекта, можно выделить следующие определения данного термина:

– отрасль информатики, занимающаяся моделированием интеллектуального поведения в компьютерах – Merriam-Webster Dictionary<sup>1</sup>;

– изучение того, как производить машины, имеющие определенные качества человеческого разума, такие как способность понимать язык, распознавать изображения, решать проблемы и учиться – Cambridge Dictionary<sup>2</sup>;

– моделирование процессов человеческого интеллекта машинами, особенно компьютерными системами. Эти процессы включают обучение (приобретение информации и правила использования информации), рассуждения (использование правил для достижения приблизительных или определенных выводов) и самокоррекции. Особые программы искусственного интеллекта включают экспертные системы, распознавание вещания и видение машины – TechTarget<sup>3</sup>.

Последнее определение является наиболее точным из представленных трех, если речь идет о создании роботов-гуманоидов, подражающих человеку с точки зрения интеллектуальных способностей. Первое же характеризует суть современного искусственного интеллекта в целом, имея в виду ботов, автономные автомобили, голосовой поиск и т. д.

---

<sup>1</sup> Artificial Intelligence. Essential Meaning. URL: <https://www.merriamwebster.com/dictionary/artificial%20intelligence> (дата обращения: 05.01.2024).

<sup>2</sup> Artificial Intelligence. URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/artificial-intelligence> (дата обращения: 05.01.2024).

<sup>3</sup> What is Artificial Intelligence. URL: <http://searchcio.techtarget.com/definition/AI> (дата обращения: 30.01.2024).

Поэтому, понимая различие в характере построения искусственного интеллекта, можно выделить следующие три базовых подхода к его использованию руководством предприятий:

1. Искусственный интеллект в первом подходе имеет подобный человеку вид и развивается путем взаимодействия с другими и накапливает знания и навыки в процессе опыта. На реальном предприятии речь идет о применении роботов и роботизированных машин, которые могут использоваться на производствах, в процессе обслуживания клиентов, складской логистике и т. д.

2. Искусственный интеллект будет выглядеть самостоятельной мыслящей платформой. Она находится внутри сервера и не имеет «телесной» оболочки. Информацию такой искусственный интеллект будет получать через интернет. Подобные системы на основе искусственного интеллекта уже распространены для анализа большого массива информации в компаниях Google, Facebook, Amazon и т. д.

3. Синтез двух первых подходов – на код машины накладывается отсканированное сознание человека. Не обязательно подобные решения имеют физическую реализацию, часто они визуализируются с помощью виртуальной реальности.

Несмотря на то, что с момента появления у людей представления об искусственном интеллекте и первых попытках реализации этих представлений прошло достаточно много времени, реальный интерес и спрос на него возник именно сейчас. Причиной является беспрецедентный объем информации. За последние несколько лет было создано 90% мировых данных. Еще в 2013 году эта статистика упоминается в исследовании корпорации IBM<sup>1</sup>, и эта тенденция остается постоянной. Каждые 2 года за последние три десятилетия объем данных в мире увеличивается примерно в 10 раз. А ведь вычислительная мощность постоянно растет и способна

---

<sup>1</sup> How to manage complexity and realize the value of big data? May, 2020. URL: [www.ibm.com/blogs/services/2020/05/28](http://www.ibm.com/blogs/services/2020/05/28) (дата обращения: 30.01.2024).

обрабатывать огромный объем данных. Поэтому, учитывая эти две причины, становится понятно, что потребность в практическом использовании искусственного интеллекта сейчас велика.

Увеличивается не только спрос, но и использование данных технологий обычными людьми. Однако, по данным исследования, проведенного профильной компанией HubSpot <sup>1</sup>, 63% людей не осознают повседневного значения искусственного интеллекта. Возможно, это происходит из-за некорректного представления людей об искусственном интеллекте.

Рассмотрим пример самоуправляемых грузовиков, проекты которых уже реализуются и компанией Tesla Илона Маска, и компаниями Volvo и Mercedes-Benz. Самоуправляемый грузовик – это пример искусственного интеллекта, который создается для многих целей:

- этическая цель – уменьшить количество аварий и уменьшить риск их возникновения;
- кадровая цель – убрать человеческий фактор (водителя) из процесса грузоперевозок;
- бизнес-цель – увеличить количество грузоперевозок через увеличение количества и времени поездок и как следствие – увеличить доход грузоперевозчика.

Увеличение количества поездок самоуправляемого грузовика приведет к увеличению километража и к количеству выполненных перевозок. А это автоматически означает увеличение логистической нагрузки и приумножение часов непрерывной работы управляющего этим процессом менеджера. В свою очередь, высокий уровень загруженности логиста приведет к необходимости генерации новых мотивационных инструментов и к повышению требований по стрессоустойчивости и скорости обработки информации работником. Следующий шаг – автоматизация данного бизнес-процесса с помощью искусственного интеллекта и возвращение к первому вызову.

---

<sup>1</sup> Khokhar U. How HubSpot Uses Artificial Intelligence. 2019. URL: <https://www.hubbase.io/blog/hubspot/> (дата обращения: 10.01.2024).

Со времен создания первых информационных управленческих систем ученые непрерывно говорят о необходимости организации безопасной информационной среды. Использование искусственного интеллекта не явилось исключением. Вопросы кибербезопасности выходят на первый план, поэтому чем мощнее будет технология искусственного интеллекта, тем больше ресурсов нужно будет тратить на организацию безопасности ее использования.

Система создания искусственного интеллекта предполагает не только программирование, но и фазу обучения, во время которой он учится выявлять правильные шаблоны действий и действовать в соответствии с ними, а также фазу тестирования, где искусственный интеллект получает множество примеров, с которыми он может иметь дело в реальной жизни, что позволяет нам отследить его работу. Однако в жизни бывают нестандартные ситуации, которые возникают редко, но на них должен отреагировать искусственный интеллект. Если мы полагаемся на эту технологию, которая теоретически должна создать для нас мир эффективности и безопасности, сначала мы должны проконтролировать, что искусственный интеллект работает согласно плану и коду.

Кроме того, важно осуществлять контроль над искусственным интеллектом. Учитывая, что именно эту управленческую функцию автоматизировать легче всего, целесообразно прийти к осознанию, что полная автоматизация сопутствующих бизнес-процессов нецелесообразна. Может быть невозможной ситуация, что мы просто выключаем из розетки искусственный интеллект, потому что эта технология может это предусмотреть и защититься. Поэтому современный менеджер должен не только контролировать искусственный интеллект, но и предусматривать вектор его развития.

Важно отметить, что вопрос управления кибербезопасностью сегодня выходит на новый уровень. Нельзя пренебрегать возможностями искусственного интеллекта к самообучению и развитию, поэтому необходимо обеспечить устойчивое

функционирование этой технологии во благо предприятию, обществу и государству. Искусственный интеллект должен быть контролируемым.

Искусственный интеллект должен быть не самоцелью, а инструментом, который должен служить людям с целью улучшения их благосостояния, основываясь на основных человеческих ценностях, таких как уважение человеческого достоинства, свобода, демократия, равенство, верховенство права и уважение прав человека, в том числе прав лиц, принадлежащих к национальным или этническим, религиозным и языковым меньшинствам. Эти ценности являются общими для обществ всех государств, в которых преобладают плюрализм, недискриминация, терпимость, справедливость, солидарность и равенство.

Существуют ключевые требования, которым должны соответствовать технологии искусственного интеллекта, чтобы считаться заслуживающими доверия.

Таких требований семь:

- человеческая деятельность и контроль;
- техническая надежность и безопасность;
- конфиденциальность и управление данными;
- прозрачность;
- разнообразие, недискриминация и справедливость;
- социальное и экологическое благосостояние;
- подотчетность<sup>1</sup>.

*Человеческая деятельность и контроль.* Технологии искусственного интеллекта призваны создавать и обеспечивать комфортные условия деятельности людей, позволяя принимать обоснованные решения и укреплять их основные права. В то же время необходимо обеспечить надлежащие механизмы контроля,

---

<sup>1</sup> Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – Building Trust in Human Centric Artificial Intelligence. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/> (дата обращения: 11.01.2024).

которые могут быть достигнуты с помощью таких подходов, как «человек в цикле» (human in the loop) или «человек в команде» (human-in-command approach). Human in the loop (далее – HITL) обычно определяется как «модель, которая нуждается в взаимодействии с человеком» и характеризуется комплиментарностью. Модель HITL является гибридной моделью вычислений и состоит в том, что человек может вмешиваться в работу искусственного интеллекта, чтобы отменить решения, принятые им, когда они с меньшей вероятностью будут правильными. Соответственно, модель HITL обеспечивает людям прямую обратную связь с искусственным интеллектом с целью прогнозирования результатов работы с определенным уровнем достоверности.

*Техническая надежность и безопасность.* Технологии искусственного интеллекта должны быть стабильными и безопасными, иметь запасной план на случай, если что-то пойдет не так, а также быть точными, надежными и воспроизведенными. Это единственный способ гарантировать минимизацию и предотвращение непреднамеренного ущерба.

*Конфиденциальность и управление данными.* При использовании технологий искусственного интеллекта должно быть обеспечено полное соблюдение конфиденциальности и защита данных с возможностью законного доступа к ним, а также адекватные механизмы управления данными с учетом их качества и целостности.

*Прозрачность.* Алгоритмы принятия решений искусственным интеллектом должны быть отслеживаемыми и адаптированными для всех заинтересованных сторон, которые одновременно обязательно проинформированы о возможностях и ограничении использования технологий искусственного интеллекта. Соответственно, прозрачность характеризуется такими составляющими элементами, как отслеживаемость, объясняемость и открытое сообщение об ограничениях использования искусственного интеллекта.

*Разнообразие, недискриминация и справедливость.* Необходимо избегать необъективной предвзятости, поскольку она способствует негативным последствиям от маргинализации уязвимых групп к усилению предрассудков и дискриминации. Содействуя разнообразию, технологии искусственного интеллекта должны быть доступны для всех, в том числе и для лиц с ограниченными возможностями, и привлекать к их использованию всех заинтересованных лиц на протяжении всей жизни. Не должно существовать для всех единого универсального подхода к использованию технологий искусственного интеллекта, но должен быть учтен принцип «универсального дизайна», позволяющий воспользоваться технологиями наиболее широкому кругу людей в самых разных ситуациях и не предполагающий создания отдельных или специальных возможностей для такого пользования. Это позволит обеспечить равный доступ и активное участие всех людей в существующих и новейших информационных технологиях.

*Социальное и экологическое благополучие.* Технологии искусственного интеллекта должны приносить пользу всем людям, включая будущие поколения. Поэтому необходимо обеспечить устойчивые и экологически чистые условия использования, учитывая состояние окружающей среды, социальное и общественное влияние всех живых существ.

*Подотчетность.* Необходимо разработать и внедрить механизмы обеспечения ответственности и подотчетности с возможностью проведения аудита, который позволит оценивать алгоритмы, данные и процессы проектирования, особенно при использовании критически важных приложений. Кроме того, должно быть обеспечено адекватное и доступное возмещение причиненного ущерба при использовании технологий искусственного интеллекта.

Ориентированный на человека подход к искусственному интеллекту направлен на обеспечение того, чтобы человеческие ценности были основополагающими на всех стадиях жизненного

цикла искусственного интеллекта от проведения исследований, проектирования и разработки до внедрения и использования, включая техническое обслуживание, эксплуатацию, торговлю, финансирование, мониторинг и оценку, прекращение использования, одновременно обеспечивая уважение основных прав человека.

Основными факторами, сдерживающими широкое использование технологий искусственного интеллекта, кроме нехватки инвестиций и практических навыков по его использованию, является отсутствие доверия к указанным технологиям со стороны общественности. Соответственно, нормативная база по искусственному интеллекту должна создать уникальную систему доверия, ключевыми признаками которой являются правила защиты основных прав человека и прав потребителей. Такая система будет способствовать уверенности граждан в безопасности применения приложений искусственного интеллекта, а также станет юридической основой деятельности частных и общественных организаций, обеспечивающих развитие и поддержку инноваций в сфере искусственного интеллекта.

Автомобильная промышленность переживает революцию, мотивированную электрификацией и дистанционной работой. Такие технологии, как беспроводная связь, радар миллиметрового диапазона волн и искусственный интеллект, создают новый опыт для пользователей и меняют ожидания пассажиров. Эти достижения делают наши автомобили более безопасными, эффективными и комфортными. Обычный автомобиль теперь имеет более тысячи микросхем. Хотя большинство используются для информационно-развлекательных систем, автономное вождение и связанная с ним безопасность занимают второе место по количеству использования чипов.

Исходя из этих тенденций, на сегодняшний день существует три способа сделать автомобили умнее и безопаснее.

*Автомобильный интеллект.* Чтобы помочь во время вождения, автомобиль должен знать наше местонахождение и окружение.

Ключевые передовые технологии используют мощность датчиков искусственного интеллекта для сбора информации и наблюдения. Эти знания, или модель, являются базой данных о дорогах, картах, скоростях, правилах дорожного движения и правилах безопасной эксплуатации. Анализ оценивает как условия окружающей среды, так и модель, чтобы определить действия, необходимые для безопасного вождения транспортного средства. Камеры, радары, лидеры и GPS генерируют огромное количество данных для обнаружения окружающей среды, включая местонахождение, местность, тротуар, знаки, сигналы светофора, пешеходов, автомобили и другие объекты. Объединение этих данных – процесс, называемый слиянием датчиков – представляет совокупность среды и статуса автомобиля. Эти унифицированные данные анализируются на основе модели автоматизированного поведения автомобиля, большой базы данных, которая представляет практически все возможные варианты и их последствия. Как отмечалось ранее, внедрение систем искусственного интеллекта в отечественную транспортную инфраструктуру нацелено на обеспечение безопасности и предотвращение дорожно-транспортных происшествий. В связи с этим российской IT компанией в рамках национально технологической инициативы (НТИ) создана технология «прогноза ДТП в реальном времени»<sup>1</sup>. Данная технология реализуется посредством отечественного приложения «Simble».

Предупреждение и прогнозирование ДТП происходит посредством реализации предупредительных сигналов и полных описательных последствий:

– поблизости находится опасный участок дороги, где часто происходят аварии;

– резкое торможение возле пешеходного перехода, в условиях недостаточной видимости, незамедлительно информирует водителя о возможном наезде на человека.

---

<sup>1</sup> См.: В России создана технология прогноза ДТП в реальном времени. URL: <https://rg.ru/2023/07/26/> (дата обращения: 15.01.2024).

Наглядная схема работы системы искусственного интеллекта «Прогноз ДТП в реальном времени» представлена в приложении (см. приложение, схема 1).

*Производительность системы.* Проектирование для оптимальной производительности означает гораздо больше, чем максимальная скорость, ускорение от нуля до 60 миль/час. Автомобили теперь являются компьютерами на колесах, и электроника должна обрабатывать все эти данные в режиме реального времени. Работа зависит от высокопроизводительной беспроводной связи в автомобиле, транспортном средстве, между транспортными средствами и глобальными центрами обработки данных. Данные, передаваемые сенсорной сетью, варьируются от 10 Мбит/с до 25 Гбит/с и обычно передаются через высокоскоростной Ethernet. Вожение и навигация требует беспроводной передачи больших наборов данных, когда автомобиль перемещается через регионы. Автомобиль может генерировать один терабайт данных каждый день. Чтобы обеспечить безопасную навигацию по нескольким транспортным средствам, автомобили уже непосредственно общаются друг с другом, чтобы управлять расстоянием и принимать решения.

*Полупроводниковая электроника.* Автомобильные микросхемы производятся с использованием старых процессов производства полупроводников, чтобы сэкономить средства. Революция в автомобильной электронике, однако, обусловлена определенными функциями, требующими внедрения в самые совершенные процессы производства полупроводников из-за необходимой производительности, конструктивного размера и энергопотребления. Использование искусственного интеллекта для преодоления этой все более сложной конструкции перспективно как для производительности, так и для оптимизации<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> См.: Autonomous vehicle data storage: We grill self-driving car experts about sensors, clouds and robo taxis. URL: <https://blocksandfiles.com>

Фиксация данных о правонарушениях на дорогах реализуется с помощью комплексов автоматической фиксации, а именно специальных технических средств, укомплектованных функциями фото- и видеозаписи, что позволяет в автоматическом режиме осуществлять обнаружение и документирование в базах данных фактических событий, содержащих признаки административных правонарушений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения.

Установка стационарных технических средств осуществляется на аварийно-опасных местах и местах концентрации дорожно-транспортных происшествий автомобильных дорог общего пользования, государственного и местного значения, улиц и дорог в городах и других населенных пунктах.

На автотранспорте мысль автопилота разрабатывается с 60-х годов XX века. Первые эксперименты по его разработке были начаты в Стэнфорде (США), а известная калифорнийская программа продемонстрировала автоматическое вождение таких автомобилей (Сан-Диего, 1994). Были введены отдельные модули систем помощи водителю, в частности, адаптивный круиз-контроль, автоматическое аварийное торможение и т. д.

Существенным фактором ускорения создания беспилотного автомобильного транспорта явилось появление современных цифровых технологий и телекоммуникационных сетей. В настоящее время беспилотные автобусы уже используются в США, Канаде, ФРГ, Финляндии, Швеции, Эстонии, Франции и других странах. В Китае стартап AutoX, основанный компанией Alibaba, запустил сервис беспилотных такси без водителей в г. Шэньчжэнь<sup>1</sup>, а также в печально известном г. Ухань.

---

/2020/02/03/autonomous-vehicle-data-storage-is-a-game-of-guesses/ (дата обращения: 01.01.2024).

<sup>1</sup> См.: В Китае запустили сервис полностью беспилотных такси. URL: <https://newsyou.info/> (дата обращения: 24.01.2024).

В 2021 году новый беспилотный электрический автобус на 60 пассажиров начал эксплуатироваться в г. Малага (Испания), а в Анкаре (Турция) представлен беспилотный пассажирский электроавтобус Otonom Atak Elektrik. До конца 2021 года власти Великобритании разрешали пользование систем автономного управления на дорогах общего пользования. Водители смогут использовать системы автоматического удержания в полосе дорожного движения (ALKS), что обеспечит движение автомобиля в пределах одной полосы с контролем скорости до 60 км/ч.

Характеризуя беспилотный автомобиль как материальный субстрат дорожной инфраструктуры, следует отметить, что он способен получать данные о своем эксплуатационном состоянии и окружающей среде движения, осуществляя при этом навигацию без участия управляющего им человека. Для более предметного понимания сущности беспилотного автомобиля целесообразно провести их классификацию в зависимости от уровня (стадии) автоматизации, принятого Национальной администрацией по безопасности дорожного движения США. При этом «уровень 0» не принимается во внимание, так как предусматривает полное управление транспортным средством водителем. Следующие стадии (1–5) заключаются в следующем:

– 1-й уровень предполагает полное вождение автомобиля водителем с использованием автоматизированной системы в качестве вспомогательного средства, способного управлять ускорением/замедлением, предупреждать водителя о возможном выезде с дороги и т. п.;

– 2-й уровень содержит больше функций, которые способна выполнять система (управлять как движением, так и ускорением/торможением), однако водителям не разрешается снимать руки с руля, они и дальше должны выполнять все другие действия, связанные с управлением транспортом;

– 3-й уровень характеризует возможность системы выполнять все задачи по вождению за некоторыми исключениями, например,

парковка автомобиля. Это уже более похоже на «автопилот», так как машина может делать все сама, используя камеры, датчики и, в частности, искусственный интеллект, однако водитель-человек должен быть внимательным к дорожной обстановке и все еще быть готовым взять на себя управление транспортным средством, получив соответствующий запрос от системы;

– 4-й – предпоследний уровень автоматизации, отличающийся от 3-го тем, что водителю не обязательно следить за дорожной обстановкой, однако его пребывание в автомобиле до сих пор не подвергается сомнению, потому что после подачи системой запроса на вмешательство в ситуацию он должен быть готов взять управление на себя, хотя и в противном случае автопилот постарается не допустить наступления аварийной обстановки;

– 5-й уровень является последним и не предполагает наличия водителя в транспортном средстве, ограничив задачу человека включением системы и навигацией места назначения.

Таким образом, только пятый уровень автономности можно полностью отнести к беспилотному автомобилю, управление которым осуществляется с применением искусственного интеллекта.

Driver Monitoring System – это система безопасности транспортного средства, основанная на технологии Driver State Monitoring, которая оценивает состояние и поведение водителя и предупреждает его, если распознает потенциальные риски.

Технология направлена на определение психофизиологического состояния человека. В случае, когда Driver State Monitoring используется на транспорте, алгоритмы в реальном времени определяют состояние водителя. То есть искусственный интеллект в моменте «понимает», безопасно ли сейчас человеку вести машину, и если нет – подает ему звуковой и/или световой сигнал.

Особое внимание разработчики уделили настройке сверхчувствительных алгоритмов, так как программное решение

должно было реагировать на состояние водителя, потерю концентрации и внимания, отвлечение от вождения транспортного средства.

В России создан мониторинговый ситуационный центр, работающий 24/7 и представляющий собой комплексную систему полного цикла, состоящую из камеры, нейросети и центра мониторинга «Антисон». Система «Антисон» уже применяется в общественном транспорте, такси, специальном транспорте.

Использование систем искусственного интеллекта с развитием общественных отношений становится повсеместным. Активное использование искусственного интеллекта обуславливает необходимость постановки вопроса о его правовом регулировании.

Основные требования к обеспечению транспортной безопасности объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства определены постановлением Правительства РФ от 21 декабря 2020 года № 2201 «Об утверждении требований по обеспечению транспортной безопасности, в том числе требований к антитеррористической защищенности объектов (территорий), учитывающих уровни безопасности для различных категорий объектов транспортной инфраструктуры дорожного хозяйства». Для объектов транспортной инфраструктуры в постановлении отражены все необходимые мероприятия, которые должен выполнить субъект транспортной инфраструктуры (эксплуатирующее юридическое лицо) в целях обеспечения транспортной безопасности и антитеррористической защищенности такого объекта.

Как отмечают ученые-правоведы В. Б. Наумов и В. В. Архипов, «системные исследования в области регламентации робототехники и кибернетики практически отсутствуют»,<sup>1</sup> в связи с чем действительно возникает необходимость правовой регламентации.

---

<sup>1</sup> Мосечкин И. Н. Искусственный интеллект и уголовная ответственность: проблемы становления нового вида субъекта преступления // Вестник Санкт-Петербургского университета. 2019. № 3. С. 461.

В свою очередь ИТ направление ставит вопросы, которые требуют четкой правовой регламентации:

– Может ли искусственный интеллект выступать в качестве личности?

– Кто будет являться полноправным субъектом административной или уголовной ответственности?

– Какие санкции могут быть применены за совершение правонарушений и преступлений, совершенных искусственным интеллектом?

– Возможно ли наличие всех элементов состава правонарушения или преступления в противоправном деянии, совершенном искусственным интеллектом?

Как отмечалось ранее, термин «искусственный интеллект» установлен на подзаконном уровне и сформулирован в Указе Президента РФ от 10.10.2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» и четкой правовой регламентации распределения на все сферы общественной жизни человека не имеет. В уголовно-правовом аспекте необходимо обратить внимание на преступления, совершенные с использованием искусственного интеллекта. В 2022 году МВД сообщало о росте ИТ-преступлений на 1,4%. За период январь–июль 2023 г. резко выросла статистика таких преступлений, в том числе и с использованием систем искусственного интеллекта<sup>1</sup>.

К таковым можно отнести:

– мошенничество с использованием электронных средств платежа (3431);

– мошенничество в сфере компьютерной информации (274).

На примере Воронежской области можно сделать вывод о том, что удельный вес зарегистрированных правонарушений и преступлений в сфере ИТ за период январь – декабрь 2023 года

---

<sup>1</sup> См.: В России за четыре месяца на четверть выросло количество киберпреступлений. URL: <https://tass.ru/obschestvo/17880195> (дата обращения: 13.01.2024).

составил 9,4%, по сравнению с 2022 годом, когда он был равен 7,2%<sup>1</sup>. На основе вышеперечисленных статистических данных можно сформулировать вывод о росте противоправной деятельности и необходимости применения мер государственного регулирования в области систем искусственного интеллекта.

Обратившись к определению субъекта преступления, совершенного искусственным интеллектом, необходимо отметить, что по действующему уголовному законодательству в соответствии с положениями статей 19, 20, 21 УК РФ, субъектом преступления признается именно физическое лицо. Положение о субъекте преступления находит свое отражение в ст. 4 УК РФ, в которой установлено что лица, совершившие преступления, равны перед законом и подлежат уголовной ответственности независимо от пола, расы, национальности, языка происхождения, имущественного и должностного положения, места жительства, отношения к религии, убеждения, принадлежности к общественным объединениям, а также других обстоятельств.

На основе вышеупомянутого возникают следующие обстоятельства, подлежащие установлению при определении уголовной ответственности:

– установление круга субъектов: производитель, разработчик, пользователь;

– установление субъективной стороны состава преступления. Вина будет нести характер умысла или неосторожности.

Предложение по определению уголовной ответственности представлено в приложении (см. приложение, схема 2).

Обратившись к обеспечению безопасности транспортной инфраструктуры, касаясь совершения дорожно-транспортных происшествий, совершенных беспилотным транспортным средством, оснащенным системой искусственного интеллекта,

---

<sup>1</sup> См.: Краткая характеристика состояния преступности в Российской Федерации за январь – декабрь 2023 года. URL: Состояние преступности (xn-b1aew.xn-p1ai) (дата обращения: 18.01.2024).

необходимо выделить правовой метод регулирования. Как отмечалось ранее, вопросы применения систем искусственного интеллекта урегулированы только на подзаконном уровне, в связи с этим утверждено Постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 года № 1849 «Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы "Беспилотные логистические коридоры" на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 "Нева"»<sup>1</sup>. Таким образом, установлен экспериментальный правовой режим для беспилотного транспортного средства, дающий право перемещения в 38 регионах РФ. Таблица по эксплуатации беспилотного транспортного средства в регионах РФ представлена в приложении (см. приложение, таблица 1).

В главе 3 настоящего постановления Правительства РФ определен перечень технологий, применяемых в рамках экспериментального правового режима, к ним относятся:

– нейротехнологии и технологии искусственного интеллекта, в том числе технологии с использованием компьютерного зрения, машинных рекомендаций и поддержки принятия решения;

технологии работы с большими данными, в том числе в области:

обогащения данных;

---

<sup>1</sup> Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» : постановление Правительства Российской Федерации от 17 октября 2022 года № 1849. URL: <https://www.garant.ru/> (дата обращения: 20.01.2024).

программно-определяемых хранилищ данных;  
сбора, хранения и обработки данных, в том числе децентрализованных;

– технологии робототехники и сенсорики;  
– технологии промышленного интернета (интернета вещей), в том числе в области автономного принятия решений.

Важно отметить, беспилотные транспортные средства в подзаконном нормативном акте выделены в следующие категории:

1) в салоне на месте водителя находится водитель-испытатель, который готов взять на себя управление в экстренных ситуациях (ВАТС 1-й категории);

2) управление происходит оператором дистанционно (нахождение в салоне водителя не требуется ) (ВАТС 2-й категории).

Для обеспечения безопасности дорожного движения беспилотный автомобиль должен соответствовать следующим требованиям безопасности:

– специальный знак («Автономное управление»);  
– оснащение видеорегистраторами (накопительное устройство для регистрации и хранения данных);

– автоматический стояночный тормоз.

Законодатель определяет «интеллектуальную транспортную систему» как систему управления, интегрирующую современные информационные технологии и телематические технологии и предназначенную для автоматизированного поиска и принятия к реализации максимально эффективных сценариев управления транспортной системы региона (субъекта Российской Федерации), транспортных средств с целью обеспечения максимизации показателей использования дорожной сети, повышения безопасности и эффективности транспортного процесса, комфортности для водителей. Касаемо определения беспилотного логического коридора в субъекте РФ, вышеупомянутый нормативный правовой акт определяет понятие «автомобильная

дорога М-11 «Нева» – автомобильная дорога общего пользования федерального значения М-11 «Нева» Москва – Санкт-Петербург. Так называемый «беспилотный логический коридор». Чтобы получить право на передвижение по М-11, автомобилю компании-разработчика нужно соответствовать нескольким критериям. А именно, попадание в базу МВД в категорию «беспилотный автомобиль».

Рассмотрим вопросы, касающиеся ответственности за дорожно-транспортные происшествия, совершенные беспилотным транспортным средством, оснащенным системой искусственного интеллекта. В России в случае ДТП по вине разработчика ПО или производителя беспилотного автомобиля характер ответственности может быть совершенно разным. Так, если определенный узел или агрегат беспилотного авто не работал исправно и именно это послужило причиной аварии, у потерпевшего будут все основания для взыскания морального и материального вреда. Вдобавок к этому фирму-производителя могут привлечь к административной ответственности по статье 14.4 КОАП РФ «Продажа товаров, выполнение работ либо оказание населению услуг ненадлежащего качества».

Кроме того, в случае тяжелых травм или смерти водителя и других участников дорожного движения представитель автопроизводителя (например, инженер по безопасности) может понести уголовную ответственность. Его могут привлечь к ответу по статье 238 УК РФ «Производство, хранение, перевозка либо сбыт товаров и продукции, выполнение работ или оказание услуг, не отвечающих требованиям безопасности». Так, если по неосторожности погибло двое и более лиц, по этой статье предусмотрено тюремное заключение сроком до 10 лет. Правда, для этого потребуются много времени и проведение специальной экспертизы, которая подтвердит вину сотрудников фирмы-изготовителя.

Подытоживая вышесказанное, можно сделать следующие выводы:

1. Распространение искусственного интеллекта в РФ набирает все большие обороты. Очень скоро человек не сможет вообразить свою жизнь без использования технологий искусственного интеллекта. Использование таких технологий позволяет повысить эффективность и производительность любых процессов, способствует укреплению конкурентоспособности промышленности и улучшает благосостояние граждан.

2. Внедрение технологий искусственного интеллекта в разные сферы жизнедеятельности человека имеет ряд преимуществ, однако вместе с этим и недостатков. Если преимущества применения искусственного интеллекта очевидны, недостатки имеют скрытый характер и связаны с возможными рисками, вызовами и угрозами отдельным правам и свободам личности.

3. Искусственный интеллект является стратегической технологией, предоставляющей широкий спектр преимуществ для граждан, компаний и общества в целом, при условии, что он ориентирован на человека, является нравственным, стабильным и уважает фундаментальные права и ценности людей.

4. В настоящий период в РФ создана необходимая нормативная база и понятийный аппарат в области общественных отношений между человеком и искусственным интеллектом, но не определены субъект преступления (правонарушения) и основания ответственности за преступления (правонарушения), совершенные искусственным интеллектом.

## **2.2. Искусственный интеллект в обеспечении транспортной безопасности: перспективы применения и направления развития**

Проанализировав состояние национальной транспортной инфраструктуры, необходимо рассмотреть, как происходит внедрение систем искусственного интеллекта в отдельно взятых субъектах России. Для исследования в рамках данного раздела был выбран субъект РФ – Воронежская область.

Воронежский край известен своими землями, которые считаются самыми плодородными в мире, благодаря этому он стал символом процветания России. Помимо этого, г. Воронеж находится на пересечении различных транспортных магистралей, что делает его значимым для экономики всего государства в целом. В городе расположены крупные промышленные предприятия, а также учреждения науки и техники. Население Воронежской области, по данным на 1 января 2024 г. Федеральной службы государственной статистики, составляло 2 285 282 человек (1 565 753 – городское и 719 529 – сельское)<sup>1</sup>.

По количеству и уровню IT-компаний Воронеж входит в десятку крупнейших центров России. Сегодня сфера IT особенно популярна среди молодежи: воронежские вузы ежегодно выпускают от 600 до 1000 IT-специалистов. Заинтересованность кадров в изучении информационных технологий, а также инфраструктура города побудили ряд крупных IT-компаний (Atos, «Лига Цифровой Экономики», DataArt, Red Collar, «Яндекс», Mail.ru Group, Surf, Reksoft и др.) открыть в городе свои офисы. По данным департамента цифрового развития Воронежской области, в Воронеже зарегистрировано 687 компаний и более 1000 индивидуальных предпринимателей,

---

<sup>1</sup> См.: Численность населения Воронежской области в разрезе муниципальных образований на 01.01.2024. URL: <https://36.rosstat.gov.ru/> (дата обращения 28.01.2024).

которые предоставляют услуги в области ИТ (данные на 15 декабря 2023 года). В целом, Воронежская область значительно улучшила позиции в рейтинге регионов по уровню развития информационного общества, поднявшись с 46-го на 19-е место в 2023 году. Говоря о перспективе развития транспортной инфраструктуры Воронежской области, следует обратиться к Распоряжению Правительства РФ от 27 ноября 2021 года № 3363-р «Транспортная стратегия Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года»<sup>1</sup>. Принятие данной стратегии обусловлено проблемами, характерными для каждого субъекта РФ.

Обратившись к Воронежской области и проанализировав состояние транспортной инфраструктуры, можно выделить следующие проблемы:

- нехватка дорог;
- дефицит водных маршрутов;
- отсутствие высокоскоростных железнодорожных магистралей;
- износ аэродромной инфраструктуры;
- низкий уровень цифровизации транспорта;
- высокие риски ДТП;
- загрязнение атмосферы.

Если принять во внимание развитие данной стратегии, то в городе должны появиться брутто-контракты с перевозчиками, беспилотный транспорт вместо такси. Появятся, например, умные дороги, которые будут общаться с умными беспилотными машинами, предупреждать их об опасностях и рассказывать о погоде, заряжать электромобили и даже диагностировать транспорт прямо на ходу. Магнитная левитация поможет транспорту развивать такую скорость, что сделает ненужными

---

<sup>1</sup> О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года : распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 г. № 3363-р. URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 20.01.2024).

высокоскоростные железнодорожные магистрали. А на вакуумных поездах можно будет каждый день ездить на работу из Воронежа в Москву.

Говоря о внедрении систем искусственного интеллекта в транспортную инфраструктуру Воронежской области, необходимо ознакомиться с идеей руководителя департамента дорожной деятельности региона Максима Оськина: «Создание системы распознавания дефектов дорожного покрытия с помощью датчиков и камер необходимо. Дорожники не всегда могут оперативно узнать об упавшем дереве, прогрессирующей аварийной ямочности или разрушенных барьерных ограждениях. Искусственный интеллект мог бы сократить трудозатраты сотрудников департамента». В числе других вариантов использования искусственного интеллекта Максим Оськин назвал систему управления общественным транспортом и систему диспетчеризации транспорта дорожно-коммунальных служб, а также идентификацию транспортных средств с закрытыми номерами<sup>1</sup>. Все эти идеи были предложены на специальной дизайн-сессии, которую возглавил глава региона – губернатор Александр Гусев.

Первые разработки систем искусственного интеллекта и внедрение в транспортную инфраструктуру г. Воронежа уже находятся на рабочем этапе. Она будет собирать информацию с улиц города с помощью камер и датчиков и сама принимать решения, где, например, нужно изменить режим работы светофоров, чтобы не было пробок. К системе уже подключили 21 светофорный комплекс на улицах города. А на некоторых мостах установили метеостанции: они будут следить за погодой и состоянием дорожного покрытия. Там же теперь установлен стратегический детектор, который считает, сколько автомобилей

---

<sup>1</sup> См.: Воронежский губернатор: Мы готовы применять искусственный интеллект в госуправлении. URL: <https://riavrn.ru/> (дата обращения 28.01.2024).

едут с левого берега на правый. Запустить интеллектуальную транспортную систему полностью планируют за три года. Это целый комплекс, который объединит метеостанции около каждого из воронежских мостов, камеры «Безопасный город», стационарные радары, посты весового контроля и платные парковки. Все эти данные будут поступать в Центр обработки информации. Анализировать их будет искусственный интеллект. Он отрегулирует движение общественного транспорта, направит коммунальную технику, переключит светофоры, чтобы разгрузить забитые улицы. Ну и с помощью информационных табло предупредит водителей о плохих погодных условиях. В процентном соотношении это увеличение на 16% средней скорости движения транспортных средств. С точки зрения безопасности: на 9% процентов сократить количество ДТП, на 10% – количество погибших. Наглядная схема работы представлена в приложении (см. приложение, схема 3).

В сентябре 2023 года ведущий научно-исследовательский институт РЖД АО «НИИАС» провел официально зарегистрированные испытания, в ходе которых было установлено, кто быстрее увидел препятствие и своевременно среагировал во избежание ДТП – машина или человек. Группу из 10 профессиональных автогонщиков и водителей большегрузных рефрижераторов и тралов сравнили по остроте восприятия препятствий на путях с возможностями автоматизированной интеллектуальной системы. На данный момент и человек, и электронный интеллект в среднем показывают схожие результаты и в состоянии разглядеть различные преграды в зависимости от условий на расстоянии до 1 тыс. метров. Разработчики следуют принципам безопасности при проектировании систем посредством верификации и валидации. Для обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры во многих субъектах РФ используются системы «Безопасный город» – это аппаратно-программный комплекс (далее – АПК),

уникальная система программно-аппаратных средств и организационных мер, призванных обеспечивать видео-охрану и техническую безопасность. Кроме того, данная система позволяет управлять объектами ЖКХ и иными распределёнными объектами в едином информационном пространстве. Регионы, которые активно используют и совершенствуют данный АПК, представлены в приложении (см. приложение, таблица 2).

Специалисты ведут разговор о стандартах, нормативах и требованиях, касающихся функциональной безопасности (то есть с полностью корректным функционированием программных и аппаратных комплексов) при оценке соответствия автоматизированных систем вождения в автотранспортной отрасли. Для появления инновации нужны сформированные требования, среда штатной эксплуатации (условия, дороги, помехи), сценарии эксплуатации и ситуаций, система сохранения функциональной безопасности, а также наличие верифицированных и подтвержденных средств оценки систем<sup>1</sup>.

Проблема доверия к нейросетям решается методом формальной верификации. Уже есть алгоритмы проверки, вспомогательные программы и обеспечение математических гарантий, что алгоритм прав. Работы в этом направлении начались еще в 2017 году, и в сфере авиаперевозок уже есть наработки, которые помогут с верификацией и на автотранспорте, и на железной дороге.

Существует распространенная ошибка в работе создателей автоматизированных систем при доказательстве их безопасности. По наблюдениям белорусского ученого С. Харлапа, разработчики нередко устанавливают формально корректные требования для своей системы, которые, однако, потом не могут найти способ подтвердить.

---

<sup>1</sup> См.: Российские ученые работают над внедрением машинного зрения на базе искусственного интеллекта в транспортной сфере. URL: <https://www.guard-expo.com/mediacenter/news/> (дата обращения 17.01.2024).

Главный принцип работы над технологиями состоит в следующем: автоматизированная система должна быть не менее безопасна, чем та, где предполагается участие человека. Ведущий инженер ООО «Сейфети Консалт» Олег Кировский привел в пример логику, которой руководствуются в США при оценке безопасности Tesla, беспилотный автомобиль которой попал в первую аварию в марте 2018 года. Тогда американские эксперты подсчитали, что для валидации безопасности беспилотника Tesla нужно прогнать его по 22 млн км дорог США. Сегодняшние технологии хоть и впечатляют, но всё же далеки от совершенства. Всего лишь один битый пиксель в матрице камеры привел к тому, что при испытании нейросети, анализирующей изображения, искусственный интеллект увидел красный свет светофора, когда в реальности горел зеленый.

Кроме того, как сообщил доктор технических наук, профессор Белорусского государственного университета транспорта Константин Бочков, сегодня можно поставить крест на любой электронике, в том числе и с функционированием на базе ИИ, «стрельнув» из электромагнитной пушки. Ее излучением можно повредить аппаратные и программные средства, вывести из строя систему целиком либо привести ее в опасное состояние. Сегодня такое оружие используется против беспилотников, но можно таким образом выводить из строя любую электронику, оставаясь при этом практически незамеченным. Стоимость такого оружия варьируется от \$15 тыс. до \$100 тыс.

Таким образом, проанализировав вышесказанное, можно сделать следующие выводы:

1. Воронежская область находится на этапе становления развития искусственного интеллекта, так как это – одна из тех прорывных технологий, которая способна при эффективном применении обеспечить реальный прогресс в жизни общества, прогресс в развитии страны.

2. Для улучшения нормативно-правового регулирования рассматриваемой отрасли в проекте Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года предлагаем сформировать нормативную правовую базу, которая бы предусматривала обеспечение защиты данных, полученных при осуществлении экономической и научной деятельности, в том числе их хранение преимущественно на территории РФ. Следовательно, необходимо принять Федеральный закон «Об искусственном интеллекте» и соответствующие постановления органов исполнительной власти, присоединиться к уже имеющимся международным договорам и конвенциям, созвать международные ad hoc конференции для решения вопроса кодификации искусственного интеллекта. До 2030 года должна функционировать гибкая система нормативно-правового и нравственного регулирования в области искусственного интеллекта, которая, в частности, гарантирует безопасность населения и направлена на стимулирование развития технологий и систем искусственного интеллекта.

3. В нормативных актах, определяющих правовой статус искусственного интеллекта, должен быть предусмотрен перечень запретов в данной области. Например, целесообразно предусмотреть запрет на внедрение и использование таких технологий искусственного интеллекта, которые способны нанести ущерб любому человеку по инициативе таких технологий.

4. Наряду с необходимостью создания системы нормативно-правового регулирования властно-организационной деятельности в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта в РФ также существует потребность в построении классификации законодательства в соответствующей отрасли.

5. В систему нормативных актов, регламентирующих властно-организационную деятельность в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта в РФ должны входить:

– профильный закон, определяющий правовой статус искусственного интеллекта и общие основы государственной политики в области создания, внедрения и использования его технологий;

– нормативные акты, регламентирующие функционирование искусственного интеллекта в публичном администрировании различных отраслей общественных отношений (строительство, хозяйственная деятельность, государственное управление, энергетика, землеустройство, медицина, местное самоуправление, наука и образование, национальная безопасность и оборона, правоохранительная деятельность, промышленное производство, сельское хозяйство, спорт, транспорт, финансы и т. п.);

– нормативные акты о порядке лицензирования технологий искусственного интеллекта;

– нормативные акты, регламентирующие правовой статус субъектов правового регулирования в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта;

– нормативные акты по государственному контролю и надзору за деятельностью по созданию, внедрению и использованию искусственного интеллекта;

– нормативные акты, определяющие стратегии развития и усовершенствования деятельности в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Подводя итоги исследования, необходимо сделать следующие выводы.

1. Криминологическая безопасность транспортной инфраструктуры Российской Федерации – это постоянный процесс, включающий в себя не только состояние защищенности жизненно важных интересов личности, общества и государства в транспортном комплексе, но и свойство сохранять такое состояние, а также непрерывный мониторинг, оценку степени уязвимости транспортного комплекса, осуществление упреждающих мероприятий, адекватных внешним и внутренним вызовам и угрозам.

2. Основными субъектами обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры Российской Федерации являются:

– государственные органы (Комитет Государственной Думы по безопасности, Совет безопасности России, ФСТЭК, Роскомнадзор);

– правоохранительные и контрольные структуры (ФСБ России, МВД России);

– общественные институты (структурные органы управления и контроля в коммерческих негосударственных организациях и предприятиях – СЭБ, СБП, СИБ, ОК).

3. МВД России наделено широкими полномочиями в сфере обеспечения общественного порядка и общественной безопасности на объектах транспортной инфраструктуры и транспортных средств. Основными структурными подразделениями ОВД, на которые возложены обязанности по обеспечению безопасности эксплуатации транспорта и транспортной инфраструктуры, являются линейные подразделения ГУТ МВД России и ГИБДД МВД России, осуществляющие указанную деятельность в пределах своих полномочий.

4. Исходя из специфики работы полиции РФ по обеспечению транспортной безопасности и охраны общественного порядка, а также обеспечения общественной безопасности, в ст. 2 ФЗ № 3 целесообразно в качестве одного из направлений деятельности полиции РФ (ГУТ МВД России и ГИБДД МВД) специально определить такую функцию, как обеспечение безопасности транспортной инфраструктуры. Это направление деятельности позволит раскрыть потенциал полиции в соответствующей сфере работы, а также концентрировать внимание не только на вопросах организации безопасности дорожного движения, но и в целом на проблемах обеспечения криминологической безопасности транспортной инфраструктуры и функционирования транспортного комплекса Российской Федерации.

5. Распространение искусственного интеллекта в РФ набирает все большие обороты. Очень скоро человек не сможет вообразить свою жизнь без использования технологий искусственного интеллекта. Использование таких технологий позволяет повысить эффективность и производительность любых процессов, способствует укреплению конкурентоспособности промышленности и улучшает благосостояние граждан.

6. Внедрение технологий искусственного интеллекта в разные сферы жизнедеятельности человека имеет ряд преимуществ, однако вместе с этим и недостатков. Если преимущества применения искусственного интеллекта очевидны, недостатки имеют скрытый характер и связаны с возможными рисками, вызовами и угрозами отдельным правам и свободам личности.

7. Искусственный интеллект является стратегической технологией, предоставляющей широкий спектр преимуществ для граждан, компаний и общества в целом, при условии, что он ориентирован на человека, является нравственным, стабильным и уважает фундаментальные права и ценности людей.

8. Человечество XXI века настойчиво направлено, в частности, на активное использование технологий искусственного интеллекта в

повышении эффективности противодействия преступным проявлениям, в том числе и в сфере обеспечения безопасности дорожного движения, что в причинно-следственной цепи ДТП «водитель – транспортное средство – дорога» существенно, а может, и навсегда ограничит не только «человеческий фактор», но, возможно, и другие элементы этой триады. Футурология безопасности дорожного движения уверяет, что внедрение беспилотного автотранспорта будет способствовать исключению преднамеренных и неосторожных нарушений ПДД.

9. В настоящий период в РФ создана необходимая нормативная база и понятийный аппарат в области общественных отношений между человеком и искусственным интеллектом, но не определены субъект преступления (правонарушения) и основания ответственности за преступления (правонарушения), совершенные искусственным интеллектом.

10. Для улучшения нормативно-правового регулирования рассматриваемой отрасли в проекте Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года предлагаем сформировать нормативную правовую базу, которая бы предусматривала обеспечение защиты данных, полученных при осуществлении экономической и научной деятельности, в том числе их хранение преимущественно на территории РФ. Следовательно, необходимо принять Федеральный закон «Об искусственном интеллекте» и соответствующие постановления органов исполнительной власти, присоединиться к уже имеющимся международным договорам и конвенциям, созвать международные ad hoc конференции для решения вопроса кодификации искусственного интеллекта. До 2030 года должна функционировать гибкая система нормативно-правового и нравственного регулирования в области искусственного интеллекта, которая, в частности, гарантирует безопасность населения и направлена на стимулирование развития технологий и систем искусственного интеллекта.

11. В нормативных актах, определяющих правовой статус искусственного интеллекта, должен быть предусмотрен перечень запретов в данной области. Например, целесообразно предусмотреть запрет на внедрение и использование таких технологий искусственного интеллекта, которые способны нанести ущерб любому человеку по инициативе таких технологий.

12. Наряду с необходимостью создания системы нормативно-правового регулирования властно-организационной деятельности в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта в РФ также существует потребность в построении классификации законодательства в соответствующей отрасли.

13. В систему нормативных актов, регламентирующих властно-организационную деятельность в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта в РФ должны входить:

- профильный закон, определяющий правовой статус искусственного интеллекта и общие основы государственной политики в области создания, внедрения и использования его технологий;

- нормативные акты, регламентирующие функционирование искусственного интеллекта в публичном администрировании различных отраслей общественных отношений (строительство, хозяйственная деятельность, государственное управление, энергетика, землеустройство, медицина, местное самоуправление, наука и образование, национальная безопасность и оборона, правоохранительная деятельность, промышленное производство, сельское хозяйство, спорт, транспорт, финансы и т. п.);

- нормативные акты о порядке лицензирования технологий искусственного интеллекта;

- нормативные акты, регламентирующие правовой статус субъектов правового регулирования в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта;

- нормативные акты по государственному контролю и надзору

за деятельностью по созданию, внедрению и использованию искусственного интеллекта;

– нормативные акты, определяющие стратегии развития и усовершенствования деятельности в области создания, внедрения и использования искусственного интеллекта.

Данные предложения могут способствовать комплексному принятию мер по противодействию различным угрозам в сфере транспортного комплекса Российской Федерации и повышению криминологической безопасности транспортной инфраструктуры.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

### I. Нормативные акты и иные официальные документы

1. Конституция Российской Федерации (принята всенародным голосованием 12.12.1993 с изменениями, одобренными в ходе общероссийского голосования 01.07.2020) // Официальный интернет-портал правовой информации. – URL: <http://www.pravo.gov.ru> (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

2. О транспортной безопасности : Федеральный закон от 09 февраля 2007 года № 16-ФЗ (ред. от 24.07.2023) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

3. О безопасности : Федеральный закон от 28 декабря 2010 года № 390-ФЗ (ред. от 10.07.2023) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

4. О стратегическом планировании в Российской Федерации : Федеральный закон от 28 июня 2014 года № 172-ФЗ (ред. от 17.02.2023) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

5. О Стратегии национальной безопасности Российской Федерации : указ Президента РФ от 2 июля 2021 года № 400 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

6. О создании комплексной системы обеспечения безопасности населения на транспорте : указ Президента РФ от 31 марта 2010 года № 403 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

7. Об утверждении положения о Министерстве внутренних дел Российской Федерации и Типового положения о территориальном органе Министерства внутренних дел Российской Федерации по субъекту Российской Федерации : указ Президента РФ от 21 декабря 2016 года № 699 (ред. от 17.07.2023) // Собрание законодательства РФ. – 2016. – № 52 (ч. V). – Ст. 7614. – Текст : непосредственный.

8. О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года») : указ Президента Российской Федерации от 10.10.2019 № 490. – URL: <https://base.garant.ru/72838946/> (дата обращения: 02.01.2024). – Текст : электронный.

9. Об установлении экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций и утверждении Программы экспериментального правового режима в сфере цифровых инноваций по эксплуатации высокоавтоматизированных транспортных средств в отношении реализации инициативы «Беспилотные логистические коридоры» на автомобильной дороге общего пользования федерального значения М-11 «Нева» : постановление Правительства Российской Федерации от 17.10.2022 года № 1849. – URL: <https://www.garant.ru/> (дата обращения: 20.01.2024). – Текст : электронный.

10. О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года: распоряжение Правительства РФ от 27.11.2021 № 3363-р. – URL: <https://www.consultant.ru/> (дата обращения: 20.01.2024). – Текст : электронный.

11. Об осуществлении Министерством транспорта Российской Федерации функций координации и контроля реализации Комплексной программы обеспечения безопасности населения на транспорте» : распоряжение Минтранса России от 21 декабря 2010 г. № ИЛ-110-р // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

12. Об утверждении Положения о Главном управлении на транспорте Министерства внутренних дел Российской Федерации : приказ МВД России от 16 июня 2011 гола № 680 (ред. от 06.07.2022) // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

13. Об утверждении Порядка осуществления надзора за соблюдением участниками дорожного движения требований законодательства Российской Федерации о безопасности дорожного движения : приказ МВД России от 2 мая 2023 года № 264 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 21.01.2024). – Текст : электронный.

14. О порядке выдачи органами внутренних дел Российской Федерации заключения о возможности (заключения о невозможности) допуска лиц к выполнению работ, непосредственно связанных с обеспечением транспортной безопасности : приказ МВД России от 6 июля 2021 года № 515 // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

15. Об утверждении Порядка взаимодействия территориальных подразделений ведомственной охраны Федерального агентства железнодорожного транспорта с органами внутренних дел Российской Федерации : приказ Росжелдора № 329, МВД России № 724 от 22 августа 2014 года // СПС «КонсультантПлюс», 2024 (дата обращения: 27.01.2024). – Текст : электронный.

## **II. Монографии, комментарии, учебники и иные справочные источники**

1. Герасимов П. А. Экономическая безопасность хозяйствующих субъектов : учебное пособие / П. А. Герасимов. – Москва, 2006. – С. 375. – Текст : непосредственный.

2. Уголовное право России в схемах. Особенная часть : учебное пособие / В. И. Гладких [и др.]. – Москва, 2016. – 194 с. – Текст : непосредственный.

3. Комментарий к Уголовному кодексу Российской Федерации. Расширенный уголовно-правовой анализ / под ред. В. В. Мозякова. – Москва, 2002. – 863 с. – Текст : непосредственный.

4. Ожегов С. И. Толковый словарь русского языка / С. И. Ожегов; под ред. Л. И. Скворцова. – Москва, 2015. – 1375 с. – Текст : непосредственный.

### **III. Научные статьи и иные публикации в периодической печати**

1. Акулова Е. А. Внедрение систем искусственного интеллекта в транспортной отрасли / Е. А. Акулова, К. Г. Кучма. – Текст : непосредственный // Инновационное развитие техники и технологий наземного транспорта: сборник статей II Всероссийской научно-практической конференции. – Екатеринбург, 2021. – С. 223–225.

2. Бабаев М. М. Передел собственности и криминологическая безопасность / М. М. Бабаев. – Текст : непосредственный // Современные разновидности российской и мировой преступности: состояние, тенденции, возможности и перспективы противодействия : сборник научных трудов. – Саратов, 2005. – С. 172–180.

3. Гудема Г. Х. Понятие и содержание транспортной безопасности / Г. Х. Гудема, Ю. В. Степаненко. – Текст : непосредственный // Транспортная безопасность и технологии. – 2005. – № 1. – С. 19–28.

4. Дворянкин О. А. Искусственный интеллект – будущая новейшая информационная технология интернета / О. А. Дворянкин. – Текст : непосредственный // Восточно-европейский научный журнал. – 2021. – № 10 (74). – С. 23–31.

5. Евсеев А. В. К вопросу об обеспечении криминологической безопасности / А. В. Евсеев. – Текст : непосредственный // Полицейская деятельность. – 2013. – № 3. – С. 182–185.

6. Ищейнов В. Я. Информационная безопасность / В. Я. Ищейнов. – Текст : непосредственный // Делопроизводство. – 2015. – № 2. – С. 54–58.

7. Кардашова И. Б. О проблемах исследования обеспечения национальной безопасности / И. Б. Кардашова. – Текст : непосредственный // Административное право и процесс. – 2014. – № 5. – С. 29–32.

8. Лебедев С. Я. Стратегические направления деятельности органов внутренних дел по обеспечению криминологической безопасности / С. Я. Лебедев, А. А. Лапин. – Текст : непосред-

ственный // Гуманитарные, социально-экономические и общественные науки. – 2015. – № 2. – С. 142–147.

9. Лебедева М. Ю. Дефиниция «транспортная безопасность» / М. Ю. Лебедева, А. Ю. Пиджаков. – Текст : непосредственный // Научный вестник Московского государственного университета гражданской авиации. – 2013. – № 196. – С. 67–68.

10. Макренкова К. Г. Обеспечение общественной безопасности на объектах транспорта Управлением на транспорте МВД России по Центральному федеральному округу / К. Г. Макренкова. – Текст : непосредственный // Вестник Всероссийского института повышения квалификации сотрудников МВД России. – 2015. – № 2. – С. 27–29.

11. Мосечкин И. Н. Искусственный интеллект и уголовная ответственность: проблемы становления нового вида субъекта преступления / И. Н. Мосечкин. – Текст : непосредственный // Вестник Санкт-Петербургского университета. – 2019. – № 3. – С. 461.

12. Плешаков В. А. Угрозы криминологической безопасности: системный анализ современного состояния / В. А. Плешаков. – Текст : непосредственный // Человек: преступление и наказание. – 2013. – № 3 (82). – С. 34–39.

13. Притула В. Н. Транспортная безопасность / В. Н. Притула, А. Н. Зайцев, С. К. Геворкян. – Текст : непосредственный // Транспортное право. – 2013. – № 2. – С. 13–16.

14. Проценко С. В. Угрозы транспортной безопасности Российской Федерации / С. В. Проценко. – Текст : непосредственный // Российская юстиция. – 2010. – № 8. – С. 40–43.

15. Степаненко Ю. В. Интерпретационные риски в правовом обеспечении транспортной безопасности / Ю. В. Степаненко. – Текст : непосредственный // Современный юрист. – 2015. – № 3 (12). – С. 8–20.

16. Федосенко В. А. Проблемы практического применения Закона Российской Федерации «О транспортной безопасности» / В. А. Федосенко. – Текст : непосредственный // Транспорт Российской Федерации. – 2007. – № 10. – С. 58–59.

17. Цвилий А. В. К вопросу об обеспечении криминологической безопасности на региональном уровне / А. В. Цвилий. – Текст : непосредственный // Законность и правопорядок в современном обществе. – 2015. – № 26. – С. 90–96.

18. Целуйко А. В. Вопросы информационного обеспечения транспортной безопасности в условиях современности / А. В. Целуйко, В. В. Петроченко. – Текст : непосредственный // Транспортное право. – 2017. – № 4. – С. 28–31.

#### IV. Интернет-ресурсы

1. В идеале нужно создавать общемировой «этический кодекс» для искусственного интеллекта. – URL: <https://rg.ru/2023/04/02/> (дата обращения: 25.01.2024). – Текст : электронный.

2. Дмитрий Чернышенко: За 5 лет прогнозируется прирост ВВП от массового внедрения ИИ в объеме 11,2 трлн рублей. – URL: <https://rg.ru/2023/09/26/> (дата обращения: 05.01.2024). – Текст : электронный.

3. Artificial Intelligence. Essential Meaning. – URL: <https://www.merriamwebster.com/dictionary/artificial%20intelligence> (дата обращения: 05.01.2024). – Текст : электронный.

4. Artificial Intelligence. – URL: <https://dictionary.cambridge.org/dictionary/english/artificial-intelligence> (дата обращения: 05.01.2024). – Текст : электронный.

5. What is Artificial Intelligence. – URL: <http://searchcio.techtarget.com/definition/AI> (дата обращения: 30.01.2024). – Текст : электронный.

6. How to manage complexity and realize the value of big data? May, 2020. – URL: (дата обращения: 30.01.2024). – Текст : электронный.

7. Khokhar U. How HubSpot Uses Artificial Intelligence. 2019. – URL: <https://www.hubbase.io/blog/hubspot/> (дата обращения: 10.01.2024). – Текст : электронный.

8. Communication from the Commission to the European Parliament, the Council, the European Economic and Social Committee and the Committee of the Regions – Building Trust in Human Centric Artificial Intelligence. – URL: <https://eur-lex.europa.eu/legal-content/EN/ALL/> (дата обращения: 11.01.2024). – Текст : электронный.

9. В России создана технология прогноза ДТП в реальном времени. – URL: <https://rg.ru/2023/07/26/> (дата обращения: 15.01.2024). – Текст : электронный.

10. Autonomous vehicle data storage: We grill self-driving car experts about sensors, clouds and robo taxis. – URL: <https://blocksandfiles.com/2020/02/03/autonomous-vehicle-data-storage-is-a-game-of-guesses/> (дата обращения: 01.01.2024). – Текст : электронный.

11. В Китае запустили сервис полностью беспилотных такси. – URL: <https://newsyou.info/> (дата обращения: 24.01.2024). – Текст : электронный.

12. В России за четыре месяца на четверть выросло количество киберпреступлений. – URL: <https://tass.ru/obschestvo/17880195> (дата обращения: 13.01.2024). – Текст : электронный.

13. Численность населения Воронежской области в разрезе муниципальных образований на 01.01.2023 года. – URL: <https://36.rosstat.gov.ru/> (дата обращения: 28.01.2024). – Текст : электронный.

14. Воронежский губернатор: мы готовы применять искусственный интеллект в госуправлении. – URL: <https://riavrn.ru/> (дата обращения: 28.01.2024). – Текст : электронный.

15. Российские ученые работают над внедрением машинного зрения на базе искусственного интеллекта в транспортной сфере. – URL: <https://www.guard-expo.com/mediacenter/news/> (дата обращения 17.01.2024). – Текст : электронный.

## ПРИЛОЖЕНИЕ

## Схема 1

**Работа системы искусственного интеллекта  
«Прогноз ДТП в реальном времени»**

Мобильное приложение «Simble», оснащенное  
системой искусственного интеллекта

Анализ действий водителя,  
способствующих возникновению ДТП



«Резкое торможение»



«Приближение к преградам»

«Проезд на запрещающий сигнал  
светофора»

Обработка  
данных



*Прогноз дорожно-транспортного  
происшествия*

### Определение субъекта преступления и установление уголовной ответственности



Таблица 1

**Регионы РФ, эксплуатирующие ТС с системой искусственного интеллекта в рамках экспериментального правового режима до 30 декабря 2025 г.**

<b>Республики</b>	Республика Бурятия	Республика Крым	Республика Татарстан	Чувашская Республика	Республика Башкортостан
<b>Края</b>	Краснодарский край	Приморский край	Хабаровский край		
<b>Области</b>	Московская область	Ленинградская область	Амурская область	Владимирская область	Воронежская область
	Иркутская область	Курганская область	Липецкая область	Мурманская область	Нижегородская область
	Новгородская область	Новосибирская область	Омская область	Оренбургская область	Пензенская область
	Самарская область	Свердловская область	Смоленская область	Тверская область	Томская область
	Тульская область	Тюменская область	Челябинская область	Кемеровская область	
<b>Города федерального значения</b>	Москва	Санкт-Петербург			
<b>Автономные округа</b>	ХМАО	ЯМАО			

## Схема 3

Схема работы технологии искусственного интеллекта,  
применяемой в г. Воронеже,  
для обеспечения безопасности транспортной инфраструктуры

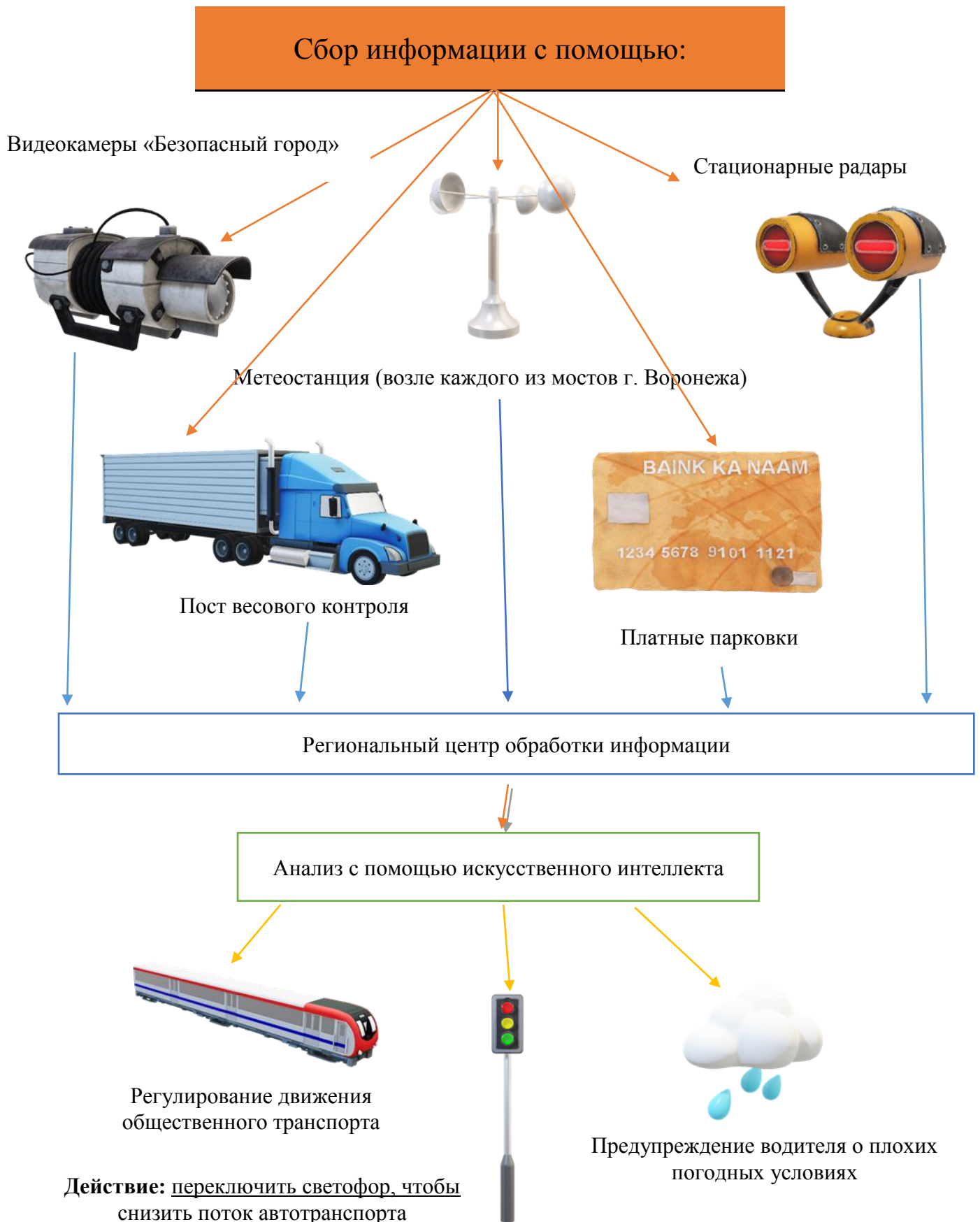





Таблица 2

Субъекты РФ, использующие аппаратно-программный комплекс  
«Безопасный город»

Города федерального значения РФ	<p>Москва</p> 	<p>Санкт-Петербург</p> 
Края РФ	<p>Краснодарский край</p> 	
Республики РФ	<p>Республика Бурятия</p> 	
Области РФ	<p>Воронежская область</p> 	<p>Курская область</p> 
	<p>Архангельская область</p> 	<p>Волгоградская область</p> 
	<p>Челябинская область</p> 	<p>Омская область</p> 

*Научное издание*

Роман Викторович Колесников

РЕГИОНАЛЬНЫЙ АСПЕКТ ОБЕСПЕЧЕНИЯ  
КРИМИНОЛОГИЧЕСКОЙ БЕЗОПАСНОСТИ  
ТРАНСПОРТНОЙ ИНФРАСТРУКТУРЫ  
(НА ПРИМЕРЕ ВОРОНЕЖСКОЙ ОБЛАСТИ)

*Монография*

Редактор Н. Ф. Палихова  
Компьютерная верстка Р. В. Колесникова

Подписано в печать 15.03.2024.

Формат 60x84<sup>1/16</sup>

Усл. печ. л. 5,23

Тираж 30 экз. Заказ № 43

Воронежский институт МВД России  
394065, Воронеж, просп. Патриотов, 53

Типография Воронежского института МВД России  
394065, Воронеж, просп. Патриотов, 53