

## О РОЛИ ГОСУДАРСТВА В ПРЕДСТОЯЩИХ ПРЕОБРАЗОВАНИЯХ ПРОЦЕССА ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ И В ОБЕСПЕЧЕНИИ ЕГО БЕЗОПАСНОСТИ

Л. В. Любимов

*Воронежский институт МВД России*

Поступила в редакцию 27 сентября 2017 г.

**Аннотация:** анализируются возможные последствия и изменения как в самом процессе дорожного движения, так и в сфере обеспечения его безопасности, связанные с появлением на дорогах беспилотных автомобилей и с реализацией такого евразийского мегапроекта, как создание Нового шелкового пути. Излагается авторское видение решения проблем, связанных с распределением ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения между государством, участниками дорожного движения и собственниками транспортных средств в условиях наступления ожидаемых технических изменений. Определяются стратегические цели государственной политики Российской Федерации в рассматриваемой сфере на ближайшую перспективу.

**Ключевые слова:** четвертая промышленная революция, дорожное движение, обеспечение безопасности дорожного движения, технические инновации, государственное регулирование, государственный контроль, Новый шелковый путь.

**Abstract:** the article analyzes the possible consequences and changes both in the process of the road, and in the sphere of security associated with the appearance on the roads of unmanned vehicles with the implementation of the Eurasian mega-project such as the creation of a New silk road. Outlines the author's vision of solving problems associated with the distribution of responsibilities in the sphere of providing security of traffic between the state, the under-raznogo movement and owners of vehicles in the onset of expected technical changes. Define the strategic objectives of the state policy of the Russian Federation in the considered sphere in the near future.

**Key words:** the fourth industrial revolution, traffic, ensuring road safety, technological innovations, government regulation, government control, New silk road.

Согласно официальной повестке дня Всемирного экономического форума (ВЭФ), прошедшего в январе 2016 г. в швейцарском Давосе, более 300 сессий форума были посвящены критическим вопросам, связанным с глобальной безопасностью, беженцами и миграционным кризисом, геополитической напряженностью, изменениями климата, устойчивым развитием и глобальной экономикой. Главной темой форума стало рассмотрение вопроса: «Вызовы четвертой промышленной революции».

Так, основатель и бессменный президент ВЭФ швейцарский экономист К. М. Шваб, выступая с речью 20 января 2016 г. в Давосе, отметил, что человечество стоит на краю новой технологической революции, ко-

торая кардинально изменит то, как мы живем и работаем, относимся друг к другу. Подобного масштаба и сложности перемен человечеству еще никогда не доводилось испытывать. Конечно, сейчас невозможно предвидеть, как она будет разворачиваться, однако уже очевидно, что она затронет все группы, слои и прослойки человечества, все профессии и т. д.

К. М. Шваб призвал страны подготовиться к проблемам, порождаемым новыми технологиями, так как новая промышленная революция движима достижениями в области искусственного интеллекта, робототехники, автономных транспортных средств, 3-D печати, нанотехнологий и других областей науки.

По словам Шваба, люди сегодня не могут позволить себе роскошь времени, которая существовала в предыдущих промышленных революциях, чтобы адаптироваться к быстро меняющимся технологическим достижениям.

«Эта четвертая революция идет на нас, как цунами. Скорость нельзя сравнить с прошлыми революциями, ... скорость этой революции так высока, что политическому сообществу трудно или даже невозможно успевать с необходимыми нормативными и законодательными рамками.

Робототехника с такими новыми инновациями, как самоуправляемые автомобили, уничтожит занятость и, как следствие, уничтожит большую часть среднего класса – основу демократических систем»<sup>1</sup>.

При этом К. М. Шваб отметил, что правительства должны установить необходимые регуляторные системы сейчас для решения проблем, которые, как он ожидает, будут вызваны этими изменениями. Нежелание сделать это, предупредил он, приведет к социальной напряженности и конфликтам в будущем.

Все вышеперечисленное в полной мере можно отнести и к такой сфере деятельности человека, как дорожное движение. Все чаще в последнее время в средствах массовой информации появляются публикации и репортажи, освещающие связанные с автомобилестроением технические новинки, которые способны кардинально поменять представление о самом дорожном движении.

В первую очередь, это касается использования автопилота в процессе движения автомобилей. Причем следует учитывать, что автопилот – это уже совсем рядом. В частности, сообщество автомобильных инженеров (SAE) определяет степень автоматизации по шкале от 0 до 5, где 0 – полное отсутствие автоматизации, а 5 – беспилотный автомобиль, не подразумевающий участия человека. Представленные автопроизводителями в январе 2017 г. на Международной выставке потребительской электроники CES (International Consumer Electronics Show) автоновинки позволяют оценить, что компания Tesla находится уже примерно на третьем

<sup>1</sup> Цит. по: *Шлайн Л.* Форум в Давосе : главная тема – технологическая революция // Информационный интернет-ресурс «Голос Америки» (выпуск от 13.01.2016). URL: <http://www.golos-ameriki.ru> (дата обращения: 10.09.2017).

уровне автоматизации, а Ford показал машину, находящуюся на предпоследней ступени эволюции<sup>2</sup>.

Так, в седан Fusion интегрированы радары нового поколения, которые «видят» панораму на 180 метров (раньше лазерные радары показывали только 60 метров), и очень мощный «мозг». То есть если «Тесле» позволено «растеряться» и в сложной ситуации передать управление водителю или останавливаться, то автономный Ford предупредит человека, но продолжит движение.

Что касается серийных автомобилей, то новая Audi A8, презентация которой состоялась в июле 2017 г. в Барселоне, уже обладает функцией полноценного автопилота. Ассистент автопилотирования в условиях транспортных пробок Audi A1 способен взять на себя управление автомобилем в условиях медленного транспортного потока на скоростях до 60 км/ч на шоссе и магистральных, где встречные потоки разделены барьером ограждения.

От водителя больше не требуется постоянно контролировать автомобиль. Водитель может полностью убрать руки от руля и в зависимости от действующих в разных странах законов уделить внимание иному занятию, например просмотру бортового телевизора.

Как только система достигает предела диапазона своего действия, она обращается к водителю, для того чтобы он вновь взял на себя управление автомобилем.

Кроме того, водитель может активировать широкий набор функций автомобиля, используя новую естественную форму голосовых команд. Информация о месте назначения или медиаконтент либо уже доступны на борту автомобиля, либо могут быть получены из облачных хранилищ при помощи высокоскоростного канала доступа к Интернету по стандарту LTE.

В обширный комплекс решений Audi connect также входят система распознавания дорожных знаков и система оповещения об опасностях на маршруте – инновационные сервисы взаимодействия автомобиля с другими объектами (car-to-X), работа которых построена по принципу роевого интеллекта, который образуют автомобили Audi<sup>3</sup>.

Интерес представляет и концепция «Health + Mobility» («Здоровье + Мобильность»), представленная компанией Hyundai Motor. При помощи датчиков интерактивная технология медицинского контроля отслеживает ключевые показатели здоровья пассажиров. В случае необходимости система создаст внутри автомобиля «условия для снятия стресса» или... посоветует навестить доктора<sup>4</sup>.

---

<sup>2</sup> См.: Кованов А. Мир никогда не будет прежним // Информационный интернет-ресурс «News.mail.ru» (выпуск от 12.01.2017). URL: <http://www.mail.ru> (дата обращения: 10.09.2017).

<sup>3</sup> См.: Новая Audi A8 получила функцию полноценного автопилота // Информационный интернет-ресурс «Auto.mail.ru» (выпуск от 11.07.2017). URL: <http://www.mail.ru> (дата обращения: 10.09.2017).

<sup>4</sup> См.: Кованов А. Указ. соч.

Из всего вышесказанного можно сделать вывод о том, что грань между автомобилями и гаджетами постепенно стирается – в средствах передвижения появляются системы автопилота на основе решений исконно компьютерных компаний, комплексы искусственного интеллекта и продвинутое мультимедиа.

Нюансы управляемости, характеристики подвески – уже скоро перестанут кого-либо серьезно интересовать, так как исчезнет собственно предмет обсуждения: о чем говорить, если машиной управляет автопилот?

Беспилотники могут работать круглосуточно, выполняя рейсы или перевозки без остановок. Установленные медиками нормы суточного проезда для «дальнобойщиков» составляют 700 км, после чего резко возрастает риск аварий, и водитель обязан несколько часов отдохнуть, поспать. По расчетам специалистов, автомобиль с компьютерным управлением успеет за 24 часа пройти не менее 2500 км.

Использование программы для торговых перевозок даст возможность сэкономить миллиарды рублей, значительно уменьшив сроки поставок товара. Дополнительный плюс – беспилотникам не нужно платить зарплату или выдавать социальные пособия, подбирать их по личностным критериям. Это касается профессиональных личных водителей, таксистов, «дальнобойщиков», городских перевозчиков общественного транспорта.

Аварии чаще всего происходят по вине водителей – как следствие управления транспортным средством в нетрезвом состоянии, невнимательности, усталости, снижения концентрации. Человека может подвести и отсутствие опыта выхода из сложных транспортных ситуаций, минутное замешательство.

Внедрение беспилотных автомобилей в широкие массы откроет небывалые перспективы для логистических и транспортных компаний. Перевозка автономными фурами по безопасности превосходит стандартную перевозку в несколько раз, да и время поездки значительно сократится.

У человека практически нет возможности соревноваться с механизмом, поэтому показатели беспилотников всегда будут выше. Может случиться, что с наводнением рынка искусственным интеллектом пропадут десятки тысяч рабочих мест, обеспечивающих заработную плату людям многих стран.

Профессии, которые может заменить искусственный интеллект, вероятно, скоро исчезнут, заявила в интервью ТАСС на Петербургском международном экономическом форуме главный исполнительный директор Всемирного банка К. Георгиева. В частности, она отметила, что «...сейчас активно обсуждаются возможности по созданию беспилотных автомобилей. Что это означает в перспективе? Что профессиональные водители будут уже не нужны, то есть, по примерным расчетам, 4 миллиона профессиональных водителей в Европе могут остаться без работы»<sup>5</sup>.

<sup>5</sup> Всемирный банк назвал профессии, которые скоро исчезнут // Информационный интернет-ресурс «News.mail.ru» (выпуск от 02.07.2017). URL: <http://www.mail.ru> (дата обращения: 10.09.2017).

По словам Георгиевой, эта проблема и должна рассматриваться очень пристально со всех сторон. «То есть думать об искусственном интеллекте как о научной фантастике мы уже не можем. Поэтому и Всемирный банк думает о том, как выглядит будущее и что это значит для мировой экономики»<sup>6</sup>.

Не решенным остается вопрос, связанный с распределением ответственности в сфере обеспечения безопасности дорожного движения между государством, участниками дорожного движения и собственниками транспортных средств в условиях наступления ожидаемых технических изменений. Но особенно остро стоит проблема распределения юридической ответственности в случае причинения вреда беспилотным автомобилем, так как принцип вины (со стороны водителя) в подобных случаях, как мы понимаем, действовать уже не будет. Ответ на данный вопрос до настоящего времени в юридической литературе пока не найден, лишь озвучиваются предложения о его поиске по мере внедрения технологий.

На наш взгляд, изначально ответ на поставленный вопрос необходимо искать в выборе концепции дальнейшего развития обеспечения безопасного движения беспилотного автомобиля и в последующем (в зависимости от сделанного выбора) – в распределении сфер ответственности между основными субъектами обеспечения безопасности дорожного движения.

Выбор концепции предполагает выбор между дальнейшим развитием обеспечения безопасного движения беспилотного автомобиля применительно к отдельно взятому такому автомобилю или применительно к их совокупности, передвигающейся на определенной территории.

Представляется, что выбор первой из приведенных концепций будет обоснован только на первоначальном этапе появления в процессе дорожного движения беспилотных автомобилей, когда их число еще не велико и все усилия разработчиков направлены только на усовершенствование возможностей автопилота. Для данного этапа определение юридической ответственности исходя из вины будет по-прежнему приемлем, так как работу автопилота еще будет контролировать водитель.

Но с увеличением числа беспилотных автомобилей на дорогах мира и с появлением таких возможностей у автопилота, которые позволили бы полностью исключить человека из процесса управления автомобилем, вторая из приведенных концепций станет более предпочтительней.

Уже сейчас лаборатории, которые тестируют программы искусственного интеллекта на российских и зарубежных дорогах, сообщают о высоких результатах. Благодаря единой информационной базе данных и возможности мгновенного обмена радиосигналами между беспилотниками, их поведение на дороге становится безупречным. При этом работоспособность проверяется не только в условиях идеально ровных покрытий и сознательных участников движения по дороге, но и в экстремальных – на трассах с ямами и при нарушении ПДД рядом идущими автомобилями.

---

<sup>6</sup> Всемирный банк назвал профессии, которые скоро исчезнут...

Система предупреждения аварий предельно проста: если одна из машин фиксирует на своем пути яму, она сразу продумывает маневр и сообщает о нем соседним автомобилям. Те, в свою очередь, меняют свою траекторию так, чтобы не произошло столкновения. Более того, информация о наличии ямы сразу же передается в транспортную службу, чтобы ее сотрудники могли в кратчайшие сроки убрать проблему. Дополнительно беспилотник отправляет сигнал о препятствии в единую сеть, курирующую работу авто. Получается, что все машины с искусственным интеллектом представляют собой единый разум, создающий максимально комфортные условия трафика.

В таких условиях распределение сфер ответственности между основными субъектами обеспечения безопасности дорожного движения должно выглядеть следующим образом:

- ответственность за техническое состояние транспортного средства, соответствующее требованиям безопасности должна возлагаться на собственника транспортного средства;
- ответственность за состояние улично-дорожной сети в надлежащем виде – на собственника дороги;
- ответственность за организацию дорожного движения и взаимодействие между собой основных ее компонентов (человека, транспортного средства и дороги) – на государство.

Государство должно задуматься над созданием «диспетчерских центров», которые будут способны организовать дорожное движение на обслуживаемой территории. Представляется, что такие «диспетчерские центры» должны входить в состав правоохранительных органов государства, так как, во-первых, у данных «центров» должна иметься возможность как изменять в случае необходимости направления движения транспортных средств, так и вовсе прекратить (запретить) такое движение. Данная возможность связана с ограничением конституционного права граждан на свободу передвижения и поэтому предоставлять такие широкие полномочия каким-либо органам помимо правоохранительных было бы ошибкой.

Во-вторых, совершенство технологий, к сожалению, не может изменить человеческую сущность. С большой долей вероятности можно предсказать, что преступные посягательства на транспортные средства как чью-то собственность будут иметь место. А пресечение таких фактов – обязанность правоохранительных органов.

На основании изложенного можно предположить, что в ближайшей перспективе такую службу, как Госавтоинспекция МВД России, ждут кардинальные изменения. От инспектора ДПС, который в настоящее время осуществляет государственный контроль за соблюдением установленных правил безопасности дорожного движения необходимо будет перейти к созданию указанных выше «центров», деятельность которых должна быть обеспечена подготовкой специалистов с соответствующим техническим образованием.

Кроме того, следует отметить, что в настоящее время и в перспективе государственная политика в сфере обеспечения безопасности дорожного

движения должна также строиться и с учетом происходящих в мире интеграционных процессов. Например, с учетом того, что в декабре 2015 г. произошло эпохальное событие в масштабах планеты, способное со временем переключить экономическую карту мира, изменить существующие экономические связи и оказать глобальное воздействие на ведущие мировые державы. Заработала первая ветка мегапроекта – Новый шелковый путь из Китая в Европу.

Новый шелковый путь (далее – НШП) – концепция новой евразийской (в перспективе – межконтинентальной) транспортной системы, продвигаемой Китаем в сотрудничестве с Казахстаном, Россией и другими странами. Идея Нового шелкового пути основывается на историческом примере древнего Великого шелкового пути, действовавшего со II в. до н. э. и бывшего одним из важнейших торговых маршрутов в древности и в Средние века. Современный НШП является важнейшей частью стратегии развития Китая в современном мире – Новый шелковый путь не только должен выстроить самые удобные и быстрые транзитные маршруты через центр Евразии, но и усилить экономическое развитие внутренних регионов Китая и соседних стран, а также создать новые рынки для китайских товаров.

Китай продвигает проект «Нового шелкового пути» не просто как возрождение древнего Шелкового пути, транспортного маршрута между Востоком и Западом, но и как масштабное преобразование всей торгово-экономической модели Евразии, в первую очередь Центральной и Средней Азии. С точки зрения В. Путина, «речь идет о выходе в перспективе на новый уровень партнерства, подразумевающий общее экономическое пространство на всем евразийском континенте»<sup>7</sup>.

Китайцы называют эту концепцию – «один пояс – один путь». Она включает в себя множество инфраструктурных проектов, которые должны в итоге опоясать всю планету. Проект всемирной системы транспортных коридоров соединяет Австралию и Индонезию, всю Среднюю и Восточную Азию, Ближний Восток, Европу, Африку и через Латинскую Америку выходит к США. Среди проектов в рамках НШП планируются железные дороги и шоссе, морские и воздушные пути, трубопроводы и линии электропередач и вся сопутствующая инфраструктура. По самым скромным оценкам, НШП втянет в свою орбиту 4,4 млрд человек – более половины населения Земли.

Наземный новый Шелковый путь, называемый «Экономический пояс нового Шелкового пути», как и тысячу лет назад, начнется в Сиане (провинция Шэньси), затем он пройдет через Ланьчжоу (провинция Ганьсу) в Синьцзян-Уйгурский автономный район, г. Урумчи, пересечет всю Центральную Азию, Иран, Ирак, Сирию, Турцию, перейдет через Босфорский пролив. Пройдет через всю Восточную Европу – торговый путь направит-

---

<sup>7</sup> Россия и Китай хотят создать общее экономическое пространство // Сетевое издание «РИА Новости» (выпуск от 08.05.2015). URL: <http://www.ria.ru> (дата обращения: 10.09.2017).

ся в Москву, пересечет всю Европу от Роттердама до Венеции, где встретится с параллельным крупномасштабным Морским Шелковым путем, называемым «Морской Шелковый путь XXI века».

В связи с этим проект нового Шелкового пути предполагает строительство новых дорог (а не только улучшение существующих магистралей). Строительство новых дорог будет происходить с использованием инновационных технологий. Это будут современные высокоскоростные магистрали. В настоящее время Китай обладает инновационными технологиями строительства высокоскоростных магистралей, благодаря которым смог осуществить существенный прорыв и достичь мирового лидерства в этом отношении. Согласно данным 2014 г., на территории Китая уже построено 111,9 тыс. км высокоскоростных автомагистралей<sup>8</sup>, а их успешное строительство достигло уровня выхода на экспорт. Сторонники такого экспорта аргументируют свою позицию еще и тем, что применение передовых китайских технологий в сфере строительства высокоскоростных автомагистралей способно значительно повысить безопасность дорожного движения во всех странах, через которые пройдет Новый шелковый путь.

Однако строительство высокоскоростных магистралей, проходящих через несколько государств, требует от стран – участниц данного проекта единого подхода к решению правовых и организационных задач обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспорта.

Для их обсуждения используются различные межгосударственные политические площадки. Например, подписанное в 2014 г. на саммите Шанхайской организации сотрудничества (далее – ШОС) в г. Душанбе Соглашение государств – членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок оформило правовую базу паритетных условий для автоперевозчиков и заложило единообразную основу осуществления международных автомобильных перевозок от Восточной Европы до восточных побережий России и Китая и в обратном направлении. Документ вступил в силу 20 января 2017 г. и, несомненно, будет способствовать строительству новых и реконструкции существующих участков автомобильных дорог в составах международных транспортных маршрутов. При этом Соглашение открыто для присоединения любого государства, желающего подключиться к его реализации.

Вопросы обеспечения безопасного и бесперебойного движения транспорта на евразийском пространстве обсуждались и в рамках прошедшей в феврале 2017 г. Мюнхенской конференции по безопасности. В частности, на одном из ее круглых столов участники дискуссии особое внимание уделили вопросам транспортного взаимодействия на пространстве Евразии, которое выступает важнейшей составляющей развития и поддержания торговых связей, обеспечения непрерывного потока товаров из Азии в Европу и обратно. В связи с этим большой интерес вы-

---

<sup>8</sup> См.: Лю Ц. Стратегии развития нового Шелкового пути в XXI веке // Молодой ученый. 2015. № 15. С. 391–394.

звала представленная Генеральным секретарем ШОС Р. Алимовым информация о работе Организации на транспортном направлении, прежде всего по реализации Соглашения государств – членов ШОС о создании благоприятных условий для международных автомобильных перевозок. При этом Р. Алимов особо отметил, что «решение задач возрождения шелкового пути и долгосрочного устойчивого развития невозможно без обеспечения безопасности и стабильности»<sup>9</sup>.

Однако следует констатировать, что, несмотря на предпринимаемые усилия, далеко не всегда удается найти консенсус среди стран – участниц проекта, необходимый для принятия совместных решений по выполнению указанных выше задач.

И проблемы начинаются уже на стратегическом уровне. У Китая есть выдвинутый в 2012 г. долгосрочный план «Китайская мечта», призванный к 2049 г. превратить Поднебесную в одну из ведущих держав мира. Инициатива «Один пояс и один путь» является составной частью этого плана.

Совместное стратегическое партнерство между Китаем и Россией удалось потому, что совпали их национальные интересы в области безопасности. В то же время их экономическое партнерство не удастся потому, что ни та ни другая сторона не предлагает проекты, отвечающие национальным интересам обеих держав.

Главная причина недостаточного интереса России к участию в Экономическом поясе Шелкового пути (далее – ЭПШП) видится в непонимании наших национальных интересов, вполне реальных возможностей. Инициатива ЭПШП во внутренней и внешней политике стала несущей конструкцией всей геополитической и геоэкономической активности Китая и останется таковой в обозримом будущем.

В Китае формула «один пояс и один путь» известна каждому китайцу, реализация инициативы идет по жесткому графику с привлечением колоссальных средств как государственного бюджета, так и региональных финансовых ресурсов, частного капитала. Благодаря инициативе ЭПШП, малонаселенный Северо-Запад Поднебесной становится «резервным» жизненным пространством китайской нации<sup>10</sup>.

Подводя итог вышесказанному, следует уточнить стратегические интересы Российской Федерации и те ориентиры, которых она должна придерживаться, участвуя в реализации проекта «Новый шелковый путь».

Эти интересы зависят в первую очередь от возможности России совершить технологический прорыв, способный полностью поменять привычное представление как о самом дорожном движении, так и о деятельно-

---

<sup>9</sup> Генсек ШОС : без обеспечения безопасности невозможно обеспечить устойчивое развитие // Медиа группа «ASIA-Plus» (Душанбе, Таджикистан) (выпуск от 20.02.2017). URL: <http://news.tj/ru/news/tajikistan/politics> (дата обращения: 10.09.2017).

<sup>10</sup> См.: Новый Шелковый путь : взгляд из России // Центральный интернет-портал Шанхайской организации сотрудничества «ИнфоШОС» (выпуск от 07.06.2017). URL: <http://infoshos.ru> (дата обращения: 10.09.2017).

сти по обеспечению его безопасности. Речь, конечно, идет о внедрении в процесс дорожного движения беспилотного автотранспорта.

Несомненно, Китай в настоящее время обладает передовыми технологиями строительства высокоскоростных автомагистралей. Но это технологии сегодняшнего дня. День завтрашний – это способность обмениваться информацией не только между беспилотниками, участвующими в процессе дорожного движения, но и между дорогой и беспилотниками. Из привычной технократической модели дорожного движения (человек – транспортное средство – дорога – окружающая среда) будет исключен главный его компонент – человек, так как он из организатора процесса дорожного движения превратится в потребителя транспортной услуги.

Ключевыми компонентами дорожного движения станут транспортное средство и дорога. Та страна, которая первая предложит миру технологии, позволяющие передавать информацию, необходимую для обеспечения безопасности дорожного движения от беспилотных автомобилей к дороге и обратно получит уникальную возможность сначала внедрить эти технологии в рамках реализации проекта «Новый шелковый путь», а в последующем распространить их по всему миру. Иными словами, такая страна сможет превратиться в монополиста, контролирующего пассажирские и транспортные перевозки автомобильного транспорта по всему миру.

Такая глобальная задача требует со стороны государства пристального внимания. Представляется, что уже сейчас государство должно взять на себя роль инициатора проведения подобных научных изысканий. В дальнейшем, в зависимости от полученных результатов, государству будет необходимо организовать внедрение указанных технологий в процесс дорожного движения. Для реализации указанных крупномасштабных планов Россия могла бы привлечь в качестве партнеров такие страны, как Казахстан и Беларусь.

Выполнение данного предложения обеспечит, по крайней мере, участие России в международной гонке по разработке описанных выше технологий, которая, несомненно, уже началась.

В случае же отставания России в описанной выше гонке технологий ей, по всей видимости, придется препятствовать наметившимся интеграционным процессам, так как именно такой вариант поведения позволит отсрочить наступление ее зависимости от технически более развитых стран.

*Воронежский институт МВД России  
Любимов Л. В., кандидат юридических наук, доцент, старший преподаватель кафедры уголовного права и криминологии*

*E-mail: leonvrn@rambler.ru*

*Tel.: 8 (473) 200-53-37*

*Voronezh Institute of the Russian Ministry of Internal Affairs*

*Lyubimov L. V., Candidate of Legal Sciences, Associate Professor, Senior Lecturer of the Criminal Law and Criminology Department*

*E-mail: leonvrn@rambler.ru*

*Tel.: 8 (473) 200-53-37*