

## Беспилотный транспорт как драйвер трансформации правового ландшафта

Анастасия Е. Степанова

*Федеральный центр прикладного развития искусственного интеллекта  
Москва, Россия, a.stepanova@fcpriirf.ru*

**Аннотация.** По мере того, как возможности искусственного интеллекта расширяются и все более полно интегрируются в общественную инфраструктуру, вопросы о том, как гарантировать его безопасное, надежное и контролируемое использование, становятся все более острыми. Построение сбалансированного правового регулирования использования искусственного интеллекта выступает сложной долгосрочной задачей, особенно в контексте развития беспилотного транспорта. В статье анализируются исследования зарубежных ученых об управлении движением беспилотного транспорта, рассматривается создание интеллектуальных транспортных систем как важное направление научно-технологического развития страны на примере стратегического партнерства с Китаем в рамках инициативы «Один пояс – один путь». Высказывается ряд предположений относительно содержания положений, которые могут лечь в основу концепции закона о беспилотном движении. В работе нашли свое применение диалектический метод, анализ, синтез, индукция, структурно-функциональный подход. Сделан вывод о том, что государством взят курс на ответственное использование технологий, разработку и эксплуатацию систем искусственного интеллекта с заданным уровнем доверия. Повышению уровня доверия служит целостность инновационного цикла, проявляющаяся в тесной взаимосвязи науки с реальным сектором экономики. Обосновывается взаимообусловленность уровня автономности транспортных средств и внимания водителя. На примере трансграничной интеллектуальной надземной железной дороги Хэйшаньтоу продемонстрированы преимущества развития международных транспортно-логистических систем.

**Ключевые слова:** искусственный интеллект, доверенная технология искусственного интеллекта, беспилотный транспорт, автономное вождение, интеллектуальная транспортная система, международная транспортно-логистическая система, управление движением, инициатива «Один пояс – один путь»

**Для цитирования:** Степанова А.Е. Беспилотный транспорт как драйвер трансформации правового ландшафта // Вестник РГГУ. Серия «Экономика. Управление. Право». 2025. № 2. С. 144–156. DOI: 10.28995/2073-6304-2025-2-144-156

## Unmanned vehicles as a driver for the transformation of the legal landscape

Anastasiya E. Stepanova

*Federal center for applied development of Artificial Intelligence  
Moscow, Russia, a.stepanova@fcpriirf.ru*

**Abstract.** As the capabilities of artificial intelligence expand and become more integrated into public infrastructure, the question of how to ensure its safe, secure and controlled use becomes more acute. Developing a balanced legal regulation for the use of artificial intelligence is a difficult long-term task, especially in the context of the development of unmanned transport. The article analyses the research of foreign scientists on the traffic control of unmanned transport, considers the creation of intelligent transport systems as an important direction of the country's scientific and technological development, using the example of the strategic partnership with China within the framework of the "One Belt – One Road" initiative. A number of suggestions are made as to the content of the provisions that may form the basis of the concept of an unmanned driving law. Research methods. The dialectical method, analysis, synthesis, induction, structural-functional approach were used in the work. Results. It is concluded that the state has taken a course towards a responsible use of technologies, development and operation of artificial intelligence systems with a predefined confidence level. The integrity of the innovation cycle, which is manifested in the close interrelation of science with the real sector of the economy, serves to increase that level. The inter – conditionality between the level of vehicle autonomy and driver attention is substantiated. The advantages of the development of international transport and logistics systems are demonstrated by the example of the cross-border intelligent elevated railway Heishantou.

**Keywords:** artificial intelligence, trustworthy artificial intelligence, unmanned transport, autonomous driving, intelligent transport system, international transport and logistics system, traffic management, "One Belt, One Road" initiative

**For citation:** Stepanova, A.E. (2025), "Unmanned vehicles as a driver for the transformation of the legal landscape", *RSUH/RGGU Bulletin. "Economics. Management. Law" Series*, no. 2, pp. 144-156, DOI: 10.28995/2073-6304-2025-2-144-156

Повестка развития искусственного интеллекта является ключевой для стран, демонстрирующих готовность получать долгосрочные конкурентные преимущества, создавать и развивать инфраструктуры развития критических и сквозных технологий, достигать устойчивого технологического лидерства, обеспечивать технологический суверенитет, захватывать

стратегическую инициативу в прорывах в области синтетических научных исследований. Приверженность перечисленным стремлениям получила подтверждение в утвержденном Правительством «Едином плане по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года»<sup>1</sup>, а также Федеральном законе о технологической политике в Российской Федерации<sup>2</sup>. Ускоренное развитие искусственного интеллекта – последовательный ответ на большие экономические и социальные вызовы. Широкое использование искусственного интеллекта во всех сферах позволяет сегодня всесторонне повысить благополучие людей, а также условия ведения предпринимательской деятельности.

В своем стремлении быть долгосрочным и прибыльным современный бизнес предлагает рынку свои инструменты и сервисы, направленные на создание структурных механизмов, обеспечивающих более широкое участие инноваций в развивающихся экосистемах, которые все больше опираются на технологии искусственного интеллекта, предлагая лучшие практики управления рисками, связанными, в частности, с оценкой надежности контрагента, санкционными, климатическими<sup>3</sup> и иными рисками, автоматизации процессов, повышения эффективности прогнозирования событий<sup>4</sup>, а также качества принятия решений.

---

<sup>1</sup> «Единый план по достижению национальных целей развития Российской Федерации до 2030 года и на перспективу до 2036 года» (утв. Правительством РФ). URL: <http://static.government.ru> (дата обращения: 09 января 2025).

<sup>2</sup> Федеральный закон от 28 декабря 2024 № 523-ФЗ «О технологической политике в Российской Федерации и о внесении изменений в отдельные законодательные акты Российской Федерации» (с изм. и доп.) // Российская газета. 2025. № 1–2.

<sup>3</sup> Например, совместный проект Центра инновационных разработок Банка международных расчетов, Европейского центрального банка, Банка Испании и германского Бундесбанка Gaia (см.: Official website of the Bank for International Settlements. Project Gaia: Enabling climate risk analysis using generative AI. URL: <https://www.bis.org/publ/othp84.htm> (дата обращения: 08 июля 2024).

<sup>4</sup> Базельский банк выпустил ежегодный доклад о состоянии экономики (Annual Economic Report. URL: <https://www.bis.org/publ/arpdf/ar2024e.pdf>) (дата обращения: 12 января 2024), в котором подчеркивается, что, внедряя искусственный интеллект, центральные банки могут повысить эффективность прогнозирования текущих событий, используя данные в режиме реального времени для лучшего прогнозирования инфляции и других экономических переменных, а также для анализа данных об уязвимостях финансовой системы, что позволит лучше управлять рисками.

По мере того как возможности искусственного интеллекта расширяются и все более полно интегрируются в общественную инфраструктуру, задачи по обеспечению безопасного, надежного и контролируемого развития искусственного интеллекта, безусловно, станут фокусными. В этой связи принципиально важное значение приобретает намеченный курс на формирование «единого пространства» доверенных технологий искусственного интеллекта при лидирующей роли Российской Федерации в международном и региональном сотрудничестве»<sup>5</sup>. К доверенным<sup>6</sup> мы относим технологии, отвечающие нескольким признакам (см. табл. 1).

Таблица 1

Признаки доверенных технологий искусственного интеллекта

|                       |                                                                                                                                                                        |
|-----------------------|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Доверенные технологии | отвечают стандартам безопасности                                                                                                                                       |
|                       | разработаны с учетом принципов объективности, недискриминации, этичности                                                                                               |
|                       | исключают при их использовании возможность причинения вреда человеку и нарушения его основополагающих прав и свобод, нанесения ущерба интересам общества и государства |

Чрезвычайно важную роль в создании искусственного интеллекта, которому можно доверять, играет целостность инновационного цикла. Не вызывает сомнений, что прорывные научные исследования и разработки в области искусственного интеллекта приобретают особенную ценность в тесной взаимосвязи с реальным сектором экономики. Примером подобной консолидации усилий служит конференция «Путешествие в мир искусственного интеллекта», по итогам которой В.В. Путин дал ряд важнейших поручений. Особый интерес вызывает то из них, которое касается «формирования этических стандартов в области искусственного интеллекта, сбалансированного регулирования и научно-технического сотрудничества в указанной области»<sup>7</sup>.

<sup>5</sup> См.: Указ Президента РФ от 10 октября 2019 № 490 (ред. от 15.02.2024) «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (вместе с «Национальной стратегией развития искусственного интеллекта на период до 2030 года») // СЗ РФ. 2019. № 41. Ст. 5700. Пп. «б» п. 51 (12).

<sup>6</sup> Там же. Пп. «ц» п. 5.

<sup>7</sup> Перечень поручений по итогам конференции «Путешествие в мир искусственного интеллекта» (утв. Президентом РФ 17.01.2024 № Пр-83). URL: <http://www.kremlin.ru/>

Отношения, связанные с этическими аспектами создания, внедрения и использования технологий искусственного интеллекта на всех этапах жизненного цикла, урегулированы Кодексом этики в сфере искусственного интеллекта, тогда как «специальное законодательное регулирование, учитывающее специфику применения технологий искусственного интеллекта, в настоящее время в Российской Федерации отсутствует»<sup>8</sup>. В этой связи построение сбалансированного правового регулирования представляется сложной задачей. Особенно – если говорить о развитии беспилотного транспорта. Впрочем, в целях выявления системных проблем отрасли, выстраивания единой эффективной коммуникации с органами государственной власти, оценки реального положения дел на рынке, разработки нормативной базы и действенных мер поддержки уже создаются отдельные рабочие группы (например, рабочая группа по беспилотным инновационным технологиям при Российском союзе промышленников и предпринимателей). Вопросом приоритетного внимания рабочей группы является создание концепции закона о беспилотном движении, которая, предположительно, выйдет в свет уже в 2025 г. Нам как исследователям было бы крайне интересно поразмышлять над тем, какие основные положения могут лечь в ее основу.

Представляется, первоочередной задачей должно стать стремление избежать терминологической путаницы, которая имеет место в настоящее время. Достаточно вспомнить разнообразие вариантов, упомянутых в Распоряжении Правительства РФ от 25 марта 2020 г. № 724-р (автономный автомобиль (autonomous car), высокоавтоматизированное транспортное средство (highly automated vehicle), беспилотный автомобиль (driverless car), беспилотное транспортное средство (unmanned vehicle), полностью автоматизированное транспортное средство (fully automated vehicle), роботизированный автомобиль (robotic car), самоуправляемое транспортное средство (self-driving vehicle))<sup>9</sup>. Совершенно справедливо, что плюрализм терминологии не мешает теоретическому пониманию феномена автономного движения, но пра-

---

<sup>8</sup> Распоряжение Правительства РФ от 19 августа 2020 № 2129-р «Об утверждении Концепции развития регулирования отношений в сфере технологий искусственного интеллекта и робототехники до 2024 года» (с изм. и доп.) // СЗ РФ. 2020. № 35. Ст. 5593.

<sup>9</sup> См.: Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности дорожного движения с участием беспилотных транспортных средств на автомобильных дорогах общего пользования» (с изм. и доп.) // СЗ РФ. 2020. № 13. Ст. 1995.

воприменительная практика требует унифицированного подхода. Нормативно закреплено, что «беспилотное транспортное средство» функционирует в беспилотном режиме (не предусматривает наличие органов управления). При этом степень автоматизации беспилотного транспорта предполагается либо высокая, либо полная. Ключевой вопрос здесь в том, какой именно уровень автономности транспорта соответствует понятию «высокоавтоматизированное транспортное средство». Опираясь на положения Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года<sup>10</sup>, замечаем, понятие полной автоматизации более прозрачно, соответствует уровню автономности 5 для автомобильного транспорта, GoA4 для железнодорожного, AL 6 для водного и морского транспорта. Нетрудно заметить, что уровни автономности для других видов транспорта не определены.

Смеем предположить, что концепция беспилотного движения, во-первых, будет содержать унифицированное понятие «беспилотный транспорт», применимое для всех видов транспорта. Во-вторых, закрепит уровни автономности любого транспорта (не только автомобильного, железнодорожного, водного и морского, но и, например, городского наземного, воздушного транспорта). В-третьих, если беспилотным по-прежнему будет считаться транспорт высокого уровня автономности и полностью автономный транспорт, потребуются уточнить соотношение уровня автономности и степени автоматизации. В-четвертых, закрепит единый подход к ответственности разработчиков, операторов, лиц, использующих инфраструктуру и сервисы. В профсообществе такой подход выработан, но отсутствие прямого закрепления допускает свободу интерпретации. Анонсируя концепцию закона о беспилотном движении, Дмитрий Баканов выразил идею так: ответственность за вред, причиненный в результате дорожно-транспортного происшествия с участием беспилотного транспорта, «несет владелец транспортного средства с правом регресса к лицу, которого владелец транспортного средства считает виновным»<sup>11</sup>. Мы согласны с такой точкой зрения, считаем ее вполне жизнеспособной. В-пятых, видится разумным указать в концепции на необхо-

---

<sup>10</sup> См.: Приложение № 10 к Распоряжению Правительства РФ от 27 ноября 2021 № 3363-р «О Транспортной стратегии Российской Федерации до 2030 года с прогнозом на период до 2035 года» (с изм. и доп.) // СЗ РФ. 2021. № 50 (часть 4). Ст. 8613.

<sup>11</sup> См.: Интервью Дмитрия Баканова о концепции закона о беспилотном движении. URL: <https://rg.ru/2024/12/03/rossijskie-dorogigotovy-k-dopusku-bespilotnyh-avto.html> (дата обращения: 03 декабря 2024).

димось использования отечественного программного обеспечения и оборудования при изготовлении беспилотного транспорта, включая системы управления движением и системы управления кибербезопасностью, что, в свою очередь, позволит повысить уровень доверия к технологии в целом. В концепцию также следует включить перечень потенциальных угроз кибербезопасности, детально проработать порядок реагирования на инциденты. Необходимым также считаем разработать адекватный механизм киберстрахования, особо уделяя внимание вопросам страхования киберриска, связанного с утечкой персональных данных, собранных беспилотным транспортом.

Концепция может значительно изменить взгляд на будущее беспилотного движения в Российской Федерации. Принятие единого акта, комплексно регулирующего использование всех видов транспорта, функционирующего в беспилотном режиме, – стратегически значимый шаг навстречу технологическому лидерству нашей державы. В своих выступлениях Президент неоднократно отмечал, что беспилотный транспорт выступает одним из наиболее перспективных направлений развития искусственного интеллекта<sup>12</sup>. Но важно помнить, что эта технология содержит в себе одновременно глубокие преимущества и глубокие проблемы. Обратимся к упомянутому ранее Распоряжению Правительства Российской Федерации от 25 марта 2020 № 724-р<sup>13</sup>, в котором определены основные цели, достижение которых выступает приоритетным для развития беспилотного транспорта (см. табл. 2).

Таблица 2

Преимущества развертывания беспилотного транспорта  
на дорогах общего пользования

|                                                    |                                                                                                   |
|----------------------------------------------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Приоритетные цели развития беспилотного транспорта | снижение роли человеческого фактора и влияния ошибок, совершаемых водителями                      |
|                                                    | удовлетворение потребностей в транспортной мобильности, развитие связанного с ней рынка услуг     |
|                                                    | улучшение экологической ситуации                                                                  |
|                                                    | использование инновационных транспортно-логистических технологий                                  |
|                                                    | повышение управляемости транспортных средств и предсказуемости их поведения в транспортном потоке |

<sup>12</sup> См.: Выступление Президента РФ на форуме Агентства стратегических инициатив «Сильные идеи для нового времени». URL: <https://www.pnp.ru/politics/president-pogobeshhal-pogovorit-s-dumoy-o-normativnoy-baze-po-bespilotnikam.html?ysclid=m26gxm88jw125862518> (дата обращения: 12 сентября 2024).

<sup>13</sup> Распоряжение Правительства РФ от 25 марта 2020 № 724-р «Об утверждении Концепции обеспечения безопасности...»

Вышеперечисленное свидетельствует о том, что необходимо дать оценку достижимости указанных желаемых результатов. И в самом деле, можно констатировать, что развитие технологий искусственного интеллекта, в том числе беспилотного транспорта, предопределяет векторы законодательного регулирования. Так, мы можем наблюдать ситуацию, при которой беспилотный транспорт выступил драйвером трансформации подхода к определению искусственного интеллекта. Сейчас искусственный интеллект предполагает «получение при выполнении конкретных задач результатов, сопоставимых с результатами интеллектуальной деятельности человека или превосходящих их»<sup>14</sup>. Ранее способность превосходить человека лишь подразумевалась.

В высшей степени примечательно, что формирующаяся терминология в области правового регулирования использования искусственного интеллекта обладает антропоморфическими свойствами. Итак, неизбежно выходит, что в рассуждениях о решениях, основанных на технологии искусственного интеллекта, свойственная человеку «воля, действия, речь присутствуют в исключительном изобилии» [Латур 2021]. Это последнее, по яркому выражению Бруно Латура, приводит к тому, что «мы не понимаем ни человека, ни нечеловека» [Латур 2021]. Преодолеть это затруднение не удастся, хотя наука постоянно обогащается новыми фактами в области изучения мозга. Вслед за Греем Уолтером, пытающимся разгадать тайны нашего мозга [Уолтер 1966], Норбертом Винером, обнажившим перед нами «моральные ловушки», связанные с расширением взаимодействия человека и машины [Винер 2018], выдающиеся ученые нашего времени продолжают ставить перед собой новые вопросы [Архипов и др. 2022; Архипов и др. 2023; Егорова и др. 2021; Левашов, Гребняк 2024].

Отвечая на вопрос о том, является ли человеческий мозг единственной системой, которая может поддерживать разум, Арлиндо Оливейра уверенно отвечает – нет, поскольку существует цифровой разум [Оливейра 2022]. Мы действительно можем утверждать, что универсальный (сильный) искусственный интеллект в наши дни уподобляется человеку и наделяется способностью решать различные задачи, мыслить, взаимодействовать и адаптироваться к изменяющимся условиям. Подтвержде-

---

<sup>14</sup> См.: «Национальная стратегия развития искусственного интеллекта на период до 2030 года», утв. Указом Президента РФ от 10 октября 2019 № 490 «О развитии искусственного интеллекта в Российской Федерации» (с изм. и доп.) // СЗ РФ. 2019. № 41. Ст. 5700. Пп. «а» п. 5.

ние приведенной позиции можно найти во многочисленных исследованиях в области автономного вождения. Так, профессор машиностроения, директор Центра автомобильных исследований в Стэнфорде Крис Гердес допускает возможность «дать автомобилям навыки самых лучших водителей – людей, а может быть, даже лучше»<sup>15</sup>.

Данное утверждение кажется довольно любопытным, однако оно вовсе не означает, что человеку-водителю следует слишком полагаться на искусственный интеллект. Напротив, такого рода доводы заставляют ученых по всему миру проводить дополнительные исследования по управлению вниманием и ситуационной осведомленности. Эрнестина Фу и Дэвид Хайд, в частности, справедливо отмечают: чем выше уровень автономности транспортных средств, тем менее внимательны становятся водители, вероятность того, что они будут эффективно реагировать на изменения дорожно-транспортной ситуации, снижается<sup>16</sup>.

Следует обратить внимание на то обстоятельство, что среды, в которых интеллектуальные транспортные системы взаимодействуют с другими участниками дорожного движения, невероятно сложны. Это позволяет объяснить популярность еще одного вектора научных исследований, связанных с попытками предложить лучший способ координации движения беспилотных транспортных средств, построенных разными производителями для разных целей, на дорогах общего пользования, вдохновившись тем, как это делают «птицы, рыбы и млекопитающие в дикой природе»<sup>17</sup>.

В обновленной стратегии научно-технологического развития Российской Федерации особенно подчеркивается, что создание интеллектуальных транспортных систем не только способно повысить уровень связанности территории России, но и обеспечить занятие и удержание лидерских позиций в создании меж-

---

<sup>15</sup> *Li Fei-Fei, Gerdes C.* The future of artificial intelligence and self-driving cars. URL: <https://news.stanford.edu/stories/2018/04/autonomous-car-research-stanford> (дата обращения: 10 марта 2024).

<sup>16</sup> *Fu E., Hyde D.* Why self-driving cars shouldn't be too autonomous? URL: <https://engineering.stanford.edu/magazine/article/why-self-driving-cars-shouldn-t-be-too-autonomous> (дата обращения: 10 марта 2024).

<sup>17</sup> *Ouellette N.* What can autonomous vehicles learn from the flight behavior of birds? URL: <https://engineering.stanford.edu/magazine/article/what-can-autonomous-vehicles-learn-flight-behavior-birds> (дата обращения: 10 марта 2024).

**«ОДИН ПОЯС – ОДИН ПУТЬ»**

Рис. 1. География проекта «Экономический пояс Шелкового пути»

дународных транспортно-логистических систем<sup>18</sup>. Российская Федерация широко использует возможности международного сотрудничества в области высоких технологий для укрепления своего научно-технического потенциала. Как представляется, выбор Китая в качестве стратегического партнера<sup>19</sup> не случаен. Готовность учитывать интересы иных игроков на мировой арене демонстрирует решимость участвовать в таких амбициозных проектах, как строительство трансграничной интеллектуальной надземной железной дороги Хэйшаньтоу. Проект реализуется в рамках китайской инициативы «Один пояс – один путь», а именно его ключевой составляющей «Экономический пояс Шелкового пути». Он предусматривает развитие экономического коридора Китай-Россия-Монголия, открывая трансграничные каналы грузовых перевозок с Россией.

«Система воздушных железных дорог» в полной мере учитывает ESG-повестку, поскольку представляет собой набор ин-

<sup>18</sup> См.: Указ Президента РФ от 28 февраля 2024 № 145 «О Стратегии научно-технологического развития Российской Федерации». (с изм. и доп.) // СЗ РФ. 2024. № 10. Ст. 1373. Пп. «е» п. 21.

<sup>19</sup> См.: Указ Президента РФ от 31 марта 2023 № 229 «Об утверждении Концепции внешней политики Российской Федерации». (с изм. и доп.) // СЗ РФ. 2023. № 14. Ст. 2406. П. 52.

теллектуальных, высокотехнологичных, эффективных, безопасных, энергосберегающих и экологически чистых систем перевозки грузов по воздушным рельсам. Преимуществом можно считать и то обстоятельство, что трансграничная интеллектуальная надземная железная дорога практически не ограничена рельефом местности и может обеспечивать непрерывную передачу данных в любое время, круглосуточно.

Глубоко убеждены, участие в проекте способствует развитию всеобъемлющего сотрудничества между нашими странами. Широкие возможности инициативы «Один пояс – один путь» [Блажеев, Егорова 2021] благоприятно повлияют на поощрение научно-исследовательских институтов и предприятий, занятых в реальном секторе экономики, подтолкнут к расширению каналов связи для достижения взаимовыгодного технологического сотрудничества и инициирования партнерских проектов.

В заключение следует вернуться к мысли о том, что транспортная мобильность (включая автономные транспортные средства) является одним из ключевых направлений обеспечения технологического лидерства – стратегического приоритета, национальной цели развития Российской Федерации, важной части технологической политики. Кроме того, в настоящее время расширен понятийный аппарат Национальной стратегии развития искусственного интеллекта на период до 2030 года, содержательно дефиниции также претерпели глубокую трансформацию. Внесенные изменения влияют на развитие беспилотного транспорта и способны изменить привычные представления об искусственном интеллекте. Это открывает путь к научным дискуссиям о повышении уровня автономности транспортных средств. Закрепленные характеристики сильного искусственного интеллекта позволяют работать над повышением управляемости транспортных средств и предсказуемости их поведения в транспортном потоке. Трудно переоценить заложенную в нормативных актах возможность международного сотрудничества в создании интеллектуальных транспортных систем, что способствует повышению глобальной конкурентоспособности маршрутов, переходу экономики на новую технологическую основу. Необходимо признать, большая работа еще впереди. Концепция закона о беспилотном движении только обретает свой облик. Найдут ли положения, изложенные в настоящей работе, кажущиеся нам принципиальными, свое действительное отражение в тексте концепции? Нам еще предстоит увидеть.

## Литература

---

- Архипов и др. 2022 – Архипов В.В., Грачева А.В., Минбалеев А.В., Наумов В.Б., Полякова Т.А. Определение искусственного интеллекта в контексте российской правовой системы: критический подход // Государство и право. 2022. № 1. С. 168–178.
- Архипов и др. 2023 – Архипов В.В., Грачева А.В., Наумов В.Б. Идентификация в сфере искусственного интеллекта и робототехники: сравнительное исследование // Закон. 2023. № 2. С. 96–108.
- Блажеев, Егорова 2021 – Блажеев В.В., Егорова М.А. Право и общество в эпоху социально-экономических преобразований XXI века: опыт России, ЕС, США и Китая: К 90-летию Университета имени О.Е. Кутафина (МГЮА). Колл. монография / Под общ. ред. В.В. Блажеева, М.А. Егоровой. М.: Проспект, 2021. С. 592–598.
- Винер 2018 – Винер Н. Корпорация «Бог и голем» / [пер. с англ. В. Желнинова, А. Алексеевой]. М.: АСТ, 2018. 157 с.
- Егорова и др. 2021 – Егорова М.А., Минбалеев А.В., Кожеева О.В., Дюффо А. Основные направления правового регулирования использования искусственного интеллекта в условиях пандемии // Вестник Санкт-Петербургского университета. Право. 2021. № 2. Т. 12. С. 250–262.
- Латур 2021 – Латур Б. Нового времени не было. Эссе по симметричной антропологии / [Пер. с фр. Д.Я. Калугина; Науч. ред. О.В. Харходин]. 2-е изд., испр. и доп. СПб.: Изд-во Европ. ун-та в Санкт-Петербурге, 2021. 296 с.
- Левашов, Гребняк 2024 – Левашов В.К., Гребняк О.В. Экспансия искусственного интеллекта: ожидания и настроения граждан // Социологические исследования. 2024. № 12. С. 13–23.
- Оливейра 2022 – Оливейра А. Цифровой разум: как наука меняет человечество / Пер. с англ. К. Чистопольской; Под науч. ред. М. Фаликман. М.: Изд. дом «Дело» РАНХиГС, 2022. 448 с.
- Уолтер 1966 – Уолтер Г. Живой мозг / Пер. с англ. А.М. Гурвича; Под ред. и с предисл. д-ра биол. наук Г.Д. Смирнова. М.: Мир, 1966. 300 с.

## References

---

- Arkhipov, V.V., Gracheva, A.V. and Naumov, V.B. (2023), "Identification in the sphere of artificial intelligence and robotics. A comparative study", *Law*, no. 2, pp. 96-108.
- Arkhipov, V.V., Gracheva, A.V., Minbaleev, A.V., Naumov, V.B. and Polyakova, T.A. (2022), "Definition of artificial intelligence in the context of the Russian legal system: a critical approach", *Gosudarstvo i pravo*, no. 1, pp. 168-178.
- Blazheev, V.V. and Egorova, M.A. (eds.) (2021), *Pravo i obshchestvo v epokhu sotsial'no-ekonomicheskikh preobrazovaniy XXI veka: opyt Rossii, ES, SShA i Kitaya: K 90-letiyu Universiteta imeni O.E. Kutafina (MGYuA). Koll. Monografiya* [Law and society in the era of socio-economic transformations of the 21<sup>st</sup> century. The experience of Russia, the EU, the USA and China, a collective monograph for the 90<sup>th</sup> anniversary of Kutafin Moscow State Law University (MSAL)], Prospekt, Moscow, Russia, pp. 592-598.

- Egorova, M.A., Minbaleev, A.V., Kozhevina, O.V., and Duflo, A. (2021), “Main directions of legal regulation of the use of artificial intelligence in the context of a pandemic”, *Vestnik Sankt-Peterburgskogo Universiteta. Pravo*, no. 2, vol. 12, pp. 250-262.
- Latour, B. (2021), *Novogo vremeni ne bylo. Esse po simmetrichnoi antropologii* [There was no new time. Essays on symmetrical anthropology], Kalugin, D.Ya. (transl. from French), Kharkhodin, O.V. (ed.), 2<sup>nd</sup> ed., Izd-vo Evrop. un-ta v Sankt-Peterburge, Saint Peterburg, Russia.
- Levashov, V.K. and Grebnyak, O.V. (2024) “Expansion of artificial intelligence: expectations and attitudes of citizens”, *Sotsiologicheskie issledovaniya* [Sociological Studies], no. 12, pp. 13-23.
- Oliveira, A. (2022), *Tsifrovoi razum: kak nauka menyaet chelovechestvo* [The Digital mind. How Science Is redefining Humanity], Chistopolskaya, K. (transl. from Engl.), Falikman, M. (ed.), Izd. dom “Delo” RANKhiGS, Moscow, Russia.
- Walter, G. (1966), *Zhivoi mozg* [The Living Brain], Gurvich, A.M. (transl.), Smirnov, G.D. (foreword, ed.), Mir, Moscow, Russia.
- Wiener, N. (2018), *GOD AND GOLEM, Inc.: A Comment on Certain Points where Cybernetics Impinges on Religion*, AST, Moscow, Russia.

### *Информация об авторе*

Анастасия Е. Степанова, ведущий научный сотрудник, Федеральный центр прикладного развития искусственного интеллекта, Москва, Россия; 125040, Россия, Москва, 3-я улица Ямского Поля, д. 32; a.stepanova@fcpriirf.ru

### *Information about the author*

Anastasiya E. Stepanova, leading researcher, Federal center for applied development of Artificial Intelligence, Moscow, Russia; bld. 32, 3rd Yamskogo Polya Street, Moscow, Russia, 125040; a.stepanova@fcpriirf.ru