

ПОЛИЦИЯ И ПРОБЛЕМЫ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ТЕРРОРИЗМУ И ЭКСТРЕМИЗМУ

Чвякин В.А.

ТЕОРИЯ АДАПТАЦИОННО-ПСИХОЛОГИЧЕСКИХ ВОЗМОЖНОСТЕЙ ЧЕЛОВЕКА В ЭКСТРЕМАЛЬНЫХ СИТУАЦИЯХ КАК ОБЪЕКТ ПУБЛИЧНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ

Аннотация: Предметом статьи являются проблемы правового и организационного характера, связанные с правовым регулированием психологической безопасности человека в экстремальных условиях. Автором подробно проводится теоретико-правовой анализ концепций правового регулирования психологических возможностей человека в экстремальных ситуациях как объект публично-правового регулирования. Рассматриваются авторские позиции относительно теории адапционно – психологических возможностей человека. Основное внимание в статье уделяется разработке методов и методологии адапционно – психологических возможностей человека в экстремальных ситуациях как объект публично-правового регулирования. Кроме того, в статье проводится теоретико-правовой анализ понятий концепций развития права в экстремальных условиях. Методологическую основу статьи составили современные достижения теории познания. В процессе исследования применялись общепhilosophical, теоретический, общепhilosophical методы (диалектика, системный метод, анализ, синтез, аналогия, дедукция, наблюдение, моделирование), традиционно правовые методы (формально-логический), а также методы, используемые в конкретно-социологических исследованиях (статистические, экспертные оценки и др.). Основной вывод, который сделан по итогам исследования, состоит в том, развитие и формирование психологии безопасности человека является его жизненной (витальной) функцией. Фундаментальная детерминация витальных функций человека опирается на его социально-биологическую природу. Стремление человека сузить ареал опасности, прежде всего детерминированно психологическими факторами, которые осознаются как побуждение (соображение, цель), вследствие чего он совершает именно данный, а не иной поступок. В таком случае мотивирование безопасности предполагает и оформление определенного плана действия, которые направлены на осуществление цели, заключенной в мотиве. Здесь имеется в виду сложная цепь адапционного реагирования, система актов, детермини-

рованных потребностями и установками человека. По-видимому, частично и в этом заключается смысл жизни как социального образования имеющего биологическое основание – самосохранение и самооценку жизни.

Ключевые слова: Безопасность, психология, личность, профилактика, несчастный случай, авария, катастрофа, зона опасности, личностный фактор, детерминация.

Review: *The subject of the study is the range of legal and organizational problems of legal regulation of psychological safety of a person in extreme circumstances. The author carries out the theoretical and legal analysis of the concepts of legal regulation of psychological capacities of a person in extreme circumstances as an object of public regulation. The article demonstrates the author's positions on the theory of adaptive and psychological capacities of a person. The main attention is paid to the development of methods and methodology of adaptive and psychological capacities of a person in extreme circumstances as an object of public regulation. The author carries out the theoretical and legal analysis of the concepts of development of law in extreme circumstances. The methodology of the research comprises the recent achievements of epistemology. The author applies general philosophical and theoretical methods (dialectics, the systems method, analysis, synthesis, analogy, deduction, observation, modeling), traditional legal methods (formal logical) and the methods used in special sociological research (statistical methods, expert assessments, etc.). The author concludes that the development and the formation of the psychology of personal safety is the vital function of a person. Fundamental determination of vital functions of a person is based on his socio-biological nature. The aspiration of a person to narrow the area of danger is determined by the psychological factors which are comprehended as an incentive (reason, aim) which stimulates the person to act. In this case the motivation of safety presupposes the formation of a plan of actions, which are aimed at the implementation of the purpose contained in the motivation. Here we are dealing with a complex succession of adaptive response, the system of actions determined by the needs and guidelines of a person. Apparently, partially, it is a purpot of life as a social phenomenon with a biological basis – self-preservation and the inherent worth of life.*

Keywords: *Personality factor, danger zone, catastrophe, emergency, Accident, Prevention, Person, Psychology, Safety, Determination.*

В структуре деятельности муниципальных служб одним из направлений деятельности является работа с населением по подготовке граждан к преодолению чрезвычайных и кризисных ситуаций. Кроме того, для обеспечения правопорядка в сфере действия норм административного права требуется совершенствование

форм и методов административно-правового и профилактического воздействия. Связано это с тем, что в условиях чрезвычайных ситуаций довольно остро стоит вопрос административно-правового регулирования профилактической деятельности, а также обеспечение правовых и организационных гарантий законности [8, 9].

Для гарантированного обеспечения безопасности населения в условиях чрезвычайных ситуаций необходимо владеть методологией безопасности, которая представляет собой высший уровень теоретического представления о работе всех органов и служб, а также о поведении людей в условиях чрезвычайных ситуаций. В связи с этим необходимо отметить, что рассмотрение закономерностей развития человека позволяют установить ряд обстоятельств, способствующих росту числа несчастных случаев, аварий и катастроф по вполне объективным причинам. **Первая причина** обнаруживается уже из анализа эволюции человека. Если бы представилась возможность наглядно сопоставить современного человека с людьми, жившими 20-30 тысячелетий назад (например, неантропами), то можно было бы заметить, что за этот период человек внешне почти не изменился. Правда, развитие психической сферы позволяет ему при разработке техники делать ее менее опасной, создавать соответствующие средства защиты от опасности, выбирать способы действия с учетом опасности и т.д. Однако, несмотря на эти предупреждающие меры, с развитием техники, особенно в период бурного научно-технического развития, опасность растет быстрее, чем человеческое противодействие ей. **Второй общей причиной** является рост цены ошибки человека. **Третья общая причина** - адаптация человека к опасности вообще. Люди, однажды «безнаказанно» нарушив правила и получив за счет этого какие-то мелкие преимущества, повторяют подобные нарушения. Постепенно происходит адаптация не только

к опасности, но и к нарушениям правил техники безопасности в целом [12].

В тоже время совершенно очевидно, что одними административными или техническими мерами проблема безопасности не решается. Более того, с совершенствованием техники, повышением ее надежности и безопасности недостатки человеческого фактора становятся более заметным, поскольку на общем фоне происшествий ошибки человека приобретают еще больший удельный вес. При этом следует помнить, что всякие внешние физические воздействия, начиная с тех, которые вытекают из задачи или непосредственно из условий труда, и вплоть до космических явлений (магнитных бурь, фаз луны и др.), могут сказываться на внутреннем состоянии человека и быть первопричиной несчастных случаев и различного рода нештатных ситуаций. Однако мало научиться выявлять роль человеческого фактора в каждом отдельном случае. Более существенным является создание теоретической базы, позволяющей вести научно обоснованное и систематизированное изучение деятельности человека в условиях крупных катастроф и в условиях предкатастрофических ситуаций [2].

М.А.Котик еще в 1987 году предложил определение психологии безопасности [7]. Психология безопасности – это отрасль психологической науки, изучающая психологические причины несчастных случаев, возникающих в процессе труда и других видов деятельности, и пути использования психологии для повышения безопасности деятельности. По его мнению, несчастный случай-это внезапное непреднамеренное повреж-

дение человека (препятствующее нормальному продолжению его деятельности), происшедшее в результате воздействия опасного производственного фактора или собственного поведения. Событие несчастного случая можно рассматривать и с иной точки зрения. Опасные производственные факторы обычно имеют внешне определенные пространственные области действия. Такие области – их называют опасными зонами – характеризуются, с одной стороны, видом опасности и ее интенсивностью, с другой – временем ее действия [1, 2]. Необходимым условием для того, чтобы возник несчастный случай, является нахождение человека в опасной зоне. Вторым необходимым условием являются нарушения, появляющиеся именно в момент нахождения человека в опасной зоне [7]. Однако эти два необходимых условия все же не являются достаточным для несчастного случая; кроме них, требуются обычно еще определенное стечение целого ряда других обстоятельств [14]. Исходя из всего вышесказанного, несчастный случай можно определить как событие, возникающее в результате некоторого нарушения технологического процесса и стечения определенных обстоятельств чаще всего в этот период, когда человек находится в опасной зоне.

Ситуацию, в которой создается достаточно большая возможность возникновения несчастного случая, принято называть опасной, или аварийной. Хотя слово авария означает повреждение, ущерб и поэтому может применяться к любым видам телесных или материальных повреждений, в наше время принято связывать это слово чаще всего с техническими нарушениями и их последстви-

ями. Когда авария ведет к повреждениям техники, она приносит ущерб лишь экономического и морального порядка. Когда же авария влечет за собой телесные повреждения людей, приходится говорить о связанных с ней несчастных случаях. Если же нарушения в работе техники приводят к несчастным случаям, вызывающим гибель хотя бы одного человека, подобное событие квалифицируется (например, в авиации) уже как катастрофа. По-видимому, независимо от природы действующих опасностей, существуют некоторые общие закономерности формирования отношения человека к опасности и степени адекватности ее оценки оказывается одним из важнейших в области психологии безопасности человека.

Следует отметить, что сторонники психоанализа придерживаются по этому поводу следующей точки зрения. Так, родоначальник этого направления З. Фрейд в 1932 году писал А. Эйнштейну: «Согласно нашей гипотезе, имеются только два вида человеческих инстинктов: одни стремятся сохранить и объединять... а другие стремятся разрушать и убивать; эти последние мы классифицируем вместе как агрессивный и разрушительный инстинкт. ...Этот последний инстинкт действует в каждом живом существе и старается разрушить его и свести жизнь к ее первоначальному состоянию неодоушевленной материи. Этот инстинкт совершенно серьезно заслуживает название «инстинкта смерти» [20, 21]. Предпосылкой для возникновения такой гипотезы мог служить тот факт, что у людей при некоторых условиях может возникать потребность в опасности и риске. Абсолютизируя

эту потребность, отрывая ее от других – ведущих потребностей, З. Фрейд пришел к заключению о проявлении в животном мире всеобщего «инстинкта смерти». Это заключение опровергается многочисленными биологическими исследованиями, доказывающими, что представление о смерти биологически не заложено в живом существа и такой инстинкт антибиологичен. Представление о смерти может возникнуть только в результате развития способности к абстрактному мышлению и не может расцениваться как врожденная программа.

Напротив, естественным является для человека противодействие опасности. В связи с этим были выделены четыре фактора, обуславливающих способность человека противодействовать опасности [7]:

1) чисто биологический фактор, вытекающий из природных свойств человека и проявляющиеся в бессознательной регуляции;

2) фактор, определяющий индивидуальные особенности психологического отражения и психических функций человека;

3) фактор, вытекающий из опыта человека, его навыков, знаний, умений;

4) фактор, характеризующий направленность человека, то есть его мотивы, интересы, установки и т.д.

Анализ отмеченных факторов свидетельствует о том, что уровень индивидуальной защищенности человека от опасности является результирующей действия сложной системы саморегуляции, базирующейся на четырех указанных выше уровнях.

Среди качеств человека имеются такие, которые благоприятствуют успеху и

безопасности в процессе деятельности и, наоборот, противодействуют им. Как показывали исследования Е.А. Климова (1969) и В.Д. Небылицына еще в 1964 году, человеку в процессе приспособления к деятельности свойственно использовать свое положительные данные и развивать на их базе новые полезные качества, способствующие успешности его деятельности. Помимо того, в процессе деятельности у него вырабатываются и такие качества, которые могут компенсировать его недостатки. Однако следует заметить, что не все недостающие для разных видов деятельности качества человека в равной мере поддаются компенсации [6, 10].

Индивидуальные качества, непосредственно влияющие на безопасность деятельности человека, иногда определяют понятием «личный фактор в аварийности». При этом к «личному фактору» относят и «неправильные действия, являющиеся причиной аварии». Используя эти понятия, С.Г. Геллерштейн (1930) расценивал «личный фактор в аварийности» как «совокупность всех психических и физических свойств личности, которые могут быть поставлены в связь с происшествием» [5]. При такой трактовке данное понятие определяет лишь узкий круг отрицательных качеств индивида (в основном психологического порядка), способствующих возникновению аварии. Фактически же роль человека при аварии значительно шире. Поэтому некоторые авторы пришли к выводу, что в подобных случаях целесообразнее использовать понятие «человеческий фактор», в которое можно включить комплекс всех качеств индивида, в том числе и психо-

физиологических, влияющих на данное происшествие, и рассматривать эти качества с позиции их взаимодействия с управляемой техникой [4, 15, 16].

Довольно длительное время изучался вопрос о предрасположенности отдельных людей к авариям и катастрофам. Наибольшую известность в изучении влияния индивидуальных качеств человека на несчастные случаи снискал в свое время немецкий ученый Карл Марбе (1869 – 1953), представитель Вюрцбургской психологической школы [17]. Одним из отправных положений этой школы экспериментальной психологии был тезис о том, что человеческие действия и их результаты обусловлены не только внешними стимулами и условиями, но и ранее существовавшей в организме готовностью (установкой) к их выполнению – готовностью, как сознания, так и мышечной системы [13]. М. Циллинг, сотрудница К. Марбе, установила, что способность разных людей к изменению, переключению установок далеко не одинакова. Причем оказалось, что способность к переключению установки не коррелирует с показателями уровня интеллекта, работоспособности, не зависит от скоростных качеств. Отсюда К. Марбе сделал заключение, что люди с хорошей переключаемостью установок будут иметь малую подверженность опасности, люди же с плохой переключаемостью будут как бы «отставать» в своем приспособлении к изменениям окружающего мира и поэтому будут подвержены несчастным случаям. Способность же к переключению установок К. Марбе (1921) рассматривал как врожденное природное качество человека. Да и весь человек, его личность,

по К. Марбе, «вставлены в оправу совокупности врожденных духовных способностей и предположений» [17].

Теория К. Марбе вызвала множество вопросов, но даже спустя 70 лет после ее появления вопрос о подверженности отдельных людей к несчастным случаям и катастрофам остается нерешенным и в нем продолжает существовать полярные точки зрения. Некоторые авторы считают, что подобное качество имеется; большинство же, наоборот, категорически это отрицают. Так на симпозиуме по этому вопросу в Австралии отношение к рассматриваемой теории ясно выразилось в названных некоторых докладов: «Миф о подверженности несчастным случаям», «Подверженность несчастному случаю: недопустимая философия» [19].

Противники теории подверженности, в частности В. Кресвелл и П. Фрогат (1963), на основе работ Р. Мак-Фарланда с соавт. (1955) и анализа корреляционных связей пришли к заключению, что теория подверженности не имеет убедительных оснований. Они подчеркивали, что, помимо математических и статистических манипуляций, пронизывающих литературу по подверженности, это качество надо доказать на основе изучения индивидуальных свойств личности. Используемые для этого батареи психологических тестов и сенсомоторных шкал дают очень мало, и многие из них служат скорее для уничтожения самого изучения психологических причин подверженности, чем для доказательства наличия этого фактора [19].

Научная дискуссия по теории К. Марбе не подтвердила ее правомерности. Если факт наличия связи между предше-

ствующими и последующими несчастными случаями можно признать в какой-то мере установленным, то объяснение данной связи только за счет индивидуальных качеств пострадавших нельзя считать удовлетворительным. Вывод же этой теории о наличии у людей неких врожденных свойств, создающих постоянно действующую подверженность, которая непременно проявится, независимо от того, чем будет заниматься человек, по – видимому, вообще не имеет никаких оснований.

Следует отметить, что еще в 30-е годы в советской психологии, благодаря исследованиям Л.С. Выготского, С.Л. Рубинштейна, А.Н. Леонтьева и др., что личностные качества развиваются и формируются в деятельности, под непосредственным воздействием социальной среды, и что показатель защищенности человека или, наоборот, его склонности к опасности является не столько его прирожденным качеством, сколько результатом такого развития. Это положение позднее было подтверждено работами В.Д. Небылицына (1964), где было показано, что недостатки индивидуальных качеств человека проявляются далеко не во всех трудовых задачах, что именно в экстремальных ситуациях особенно ярко всплывают слабости консервативных свойств человека [10].

Специально отмечалось, что сложно оценить в процентах повинность в несчастном случае человека или техники, поскольку «происшествия этой категории являются следствием одно-

временного действия многих причин, создавших вместе условия возникновения этого происшествия» [12]. Поэтому возникло направление, отстаивающее необходимость совместного изучения человеческих и технических составляющих несчастного случая – комплексного исследования качества личности, структуры профессии, особенностей условий труда и др.

Таким образом, анализ данных по развитию и формированию психологии безопасности человека подводит к мысли о том, что она является его жизненной (витальной) функцией. Фундаментальная детерминация витальных функций человека опирается на его социально-биологическую природу [12]. Стремление человека сузить ареал опасности, прежде всего детерминированно психологическими факторами, которые осознаются как побуждение (соображение, цель), вследствие чего он совершает именно данный, а не иной поступок. В таком случае мотивирование безопасности предполагает и оформление определенного плана действия, которые направлены на осуществление цели, заключенной в мотиве. Здесь имеется в виду сложная цепь адаптационного реагирования, система актов, детерминированных потребностями и установками человека. По-видимому, частично и в этом заключается смысл жизни как социального образования имеющего биологическое основание – самосохранение и самоценность жизни.

Библиография:

1. Агин В.А. Основы безопасности труда в строительстве. – Л., 1976. – 184 с.
2. Алякринский Б. Ритм наш насыщенный//Наука и жизнь, 1978. – №4. – С. 61 – 65.

3. Антонян Ю.М., Кураикн А.В., Эриашвили Н.Д. Криминология и административная юрисдикция полиции. – М.: ЮНИТИ – ДАНА: Закон и право, 2015. – 183 с.
4. Береговой Г.Т., Завалова Н.Д., Пономаренко В.А. Экспериментально-психологические исследования в авиации и космонавтике. – М., 1978. – 303 с.
5. Геллерштейн С.Г. К вопросу о профессиональной типологии//Психотехника и психофизиология, 1930. – Т. 6. – № 1-2. С.19 – 22.
6. Климов Е.А. Индивидуальный стиль деятельности в зависимости от типологических свойств нервной системы. – Казань, 1969. – 278 с.
7. Котик М.А. Психология и безопасность. – Таллин: Валгус, 1987. – 440 с.
8. Куракин А.В., Костенников М.В., Мышляев Н.П. К вопросу о классификации административно-профилактических мер//Административное и муниципальное право. – 2015. – № 9. – С. 913-920.
9. Курганов Н.А. Муниципальная служба в России: проблемы теории и организации//Административное и муниципальное право. – 2015. – № 7. – С. 658-663.
10. Небылицын В.Д. Надежность работы оператора в сложной системе управления//В кн. «Инженерная психология». – М., 1964. – С. 358 – 367.
11. Петленко В.П., Сержантов В.Ф. Проблема человека и теория медицины. – Киев, 1984. – 200 с.
12. Чвякин В.А. Методология медицины катастроф. – Дисс. докт философ. наук.,-СПб, 1994. – 274 с.
13. Ярошевский Н.И. История психологии. – М., 1976. – 463 с.
14. Glivicki V. Et aL. Otazkam soucasneho pojeti nehovosti//Bezpecnost a hygiena Place, 1976. – № 2. – S. 42 – 44/
15. Joliet P.V. A guide to the development of accidental injury control programs. – Washington, 1965.
16. Kofta M. Пер. кн. Бессознательное: природа, функции, методы исследования. – Тбилиси, 1978. – Т. 3. – С. 402 – 413.
17. Marbe K.(К.Марбе) Practische Psychologic der Unfal und Betriebsschaden. – Munchen – Berlin, 1921.
18. Sampson A. (Сампсон А.). The myth of accident proneness//Medical journal of Australia, 1971 – V.2. – № 18. – P. 913 – 916.
19. Craword V. (Кроуфорд В.). Accident proneness: an unaffordable philosophy//Medical journal of Australia, 1971 – V.2. – № 18. – P. 905 – 909.
20. Уэллс Г.К. Павлов и Фрейд. – М., 1959. – 608 с.
21. Vollmer G.R. Risikoverhalten im innerbetriebliche transport system Kranfuhrer – kran. – Nr. 120. – Dortmund, 1974.
22. Гуревич П.С. Запрограммированы мы или нет? // Психология и Психотехника. – 2015. – 7. – С. 651 – 654. DOI: 10.7256/2070-8955.2015.7.15812.
23. Редкоус В.М., Кулишов Д.Н. Административно-правовое положение граждан Российской Федерации в области обеспечения национальной безопасности: теоретические подходы к выработке понятия и определению структуры // Административное и муниципальное право. – 2013. – 10. – С. 931 – 943. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.10.9651.
24. Гуревич П.С. Запрограммированы мы или нет? // Психология и Психотехника. – 2015. – 7. – С. 651 – 654. DOI: 10.7256/2070-8955.2015.7.15812.
25. Редкоус В.М., Кулишов Д.Н. Административно-правовое положение граждан Российской Федерации в области обеспечения национальной безопасности: теоретические подходы к выработке понятия и определению структуры // Административное и муниципальное право. – 2013. – 10. – С. 931 – 943. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.10.9651.

References (transliterated):

1. Agin V.A. Osnovy bezopasnosti truda v stroitel'stve. – L., 1976. – 184 s.
2. Alyakrinskii B. Ritm nash nasushchnyi//Nauka i zhizn', 1978. – №4. – S. 61 – 65.

3. Antonyan Yu.M., Kuraikn A.V., Eriashvili N.D. Kriminologiya i administrativnaya yurisdiksiya politsii. – M.: YuNITI – DANA: Zakon i pravo, 2015. – 183 s.
4. Beregovoi G.T., Zavalova N.D., Ponomarenko V.A. Eksperimental'no-psikhologicheskie issledovaniya v aviatsii i kosmonavtike. – M., 1978. – 303 s.
5. Gellershtein S.G. K voprosu o professional'noi tipologii//Psikhotekhnika i psikhofiziologiya, 1930. – T. 6. – № 1-2. S.19 – 22.
6. Klimov E.A. Individual'nyi stil' deyatelnosti v zavisimosti ot tipologicheskikh svoystv nervnoi sistemy. – Kazan', 1969. – 278 s.
7. Kotik M.A. Psikhologiya i bezopasnost'. – Tallin: Valgus, 1987. – 440 s.
8. Kurakin A.V., Kostennikov M.V., Myshlyaev N.P. K voprosu o klassifikatsii administrativno-profilakticheskikh mer//Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2015. – № 9. – S. 913-920.
9. Kurganov N.A. Munitsipal'naya sluzhba v Rossii: problemy teorii i organizatsii//Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2015. – № 7. – S. 658-663.
10. Nebylitsyn V.D. Nadezhnost' raboty operatora v slozhnoi sisteme upravleniya/V kn. «Inzhenernaya psikhologiya». – M., 1964. – S. 358 – 367.
11. Petlenko V.P., Serzhantov V.F. Problema cheloveka i teoriya meditsiny. – Kiev, 1984. – 200 s.
12. Chvyakin V.A. Metodologiya meditsiny katastrof. – Diss. dokt filosof. nauk.,-SPb, 1994. – 274 s.
13. Yaroshevskii N.I. Istoriya psikhologii. – M., 1976. – 463 s.
14. Glivicki V. Et al. Otazkam soucasneho pojati nehovosti//Bezpecnost a hygiena Place, 1976. – № 2. – S. 42 – 44/
15. Joliet P.V. A guide to the development of accidental injury control programs. – Washington, 1965.
16. Kofta M. Per. kn. Bessoznatel'noe: priroda, funktsii, metody issledovaniya. – Tbilisi, 1978. – T. 3. – S. 402 – 413.
17. Marbe K.(K.Marbe) Practische Psychologic der Unfal und Betriebschaden. – Munchen – Berlin, 1921.
18. Sampson A. (Sampson A.). The myth of accident proneness//Medical journal of Australia, 1971 – V.2. – № 18. – P. 913 – 916.
19. Crawford V. (Krouford V.). Accident proneness: an unaffordable philosophy//Medical journal of Australia, 1971 – V.2. – № 18. – P. 905 – 909.
20. Uells G.K. Pavlov i Freid. – M., 1959. – 608 s.
21. Vollmer G.R. Risikoverhalten im innerbetriebliche transport system Kranfuhrer – kran. – Nr. 120. – Dortmund, 1974.
22. Gurevich P.S. Zaprogrammirovany my ili net? // Psikhologiya i Psikhotekhnika. – 2015. – 7. – С. 651 – 654. DOI: 10.7256/2070-8955.2015.7.15812.
23. Redkous V.M., Kulishov D.N. Administrativno-pravovoe polozhenie grazhdan Rossiiskoi Federatsii v oblasti obespecheniya natsional'noi bezopasnosti: teoreticheskie podkhody k vyrabotke ponyatiya i opredeleniyu struktury // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2013. – 10. – С. 931 – 943. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.10.9651.
24. Gurevich P.S. Zaprogrammirovany my ili net? // Psikhologiya i Psikhotekhnika. – 2015. – 7. – С. 651 – 654. DOI: 10.7256/2070-8955.2015.7.15812.
25. Redkous V.M., Kulishov D.N. Administrativno-pravovoe polozhenie grazhdan Rossiiskoi Federatsii v oblasti obespecheniya natsional'noi bezopasnosti: teoreticheskie podkhody k vyrabotke ponyatiya i opredeleniyu struktury // Administrativnoe i munitsipal'noe pravo. – 2013. – 10. – С. 931 – 943. DOI: 10.7256/1999-2807.2013.10.9651.