

Указанная триада методов управления, по нашему мнению, не в полной мере удовлетворяет потребностям государственного управления на современном этапе развития информационно-коммуникативных технологий, который характеризуется взрывным ростом объема генерируемой и циркулирующей в сети Интернет информации и ее влиянием на процессы, происходящие в обществе, в том числе влияющие на эффективность правового регулирования как в целом, так и в части обеспечения безопасности органов внутренних дел. В этой связи в целях повышения эффективности государственного управления, особенно в части правового обеспечения данной деятельности, представляется необходимым дополнить общепринятую в административном праве систему методов управления инструментарием социальной инженерии.

Данный подход нельзя назвать абсолютно новым для правовой науки, ряд ученых считают, что для достижения целей государственного управления все большую значимость приобретает искусство воздействия на личность и социальную группу. Это достигается с помощью социально-психологических методов: формируются социальные установки, ценностные ориентации, групповое сознание, вырабатывается ориентация на лидера. Цели государственного управления таким образом персонализируются. Однако указанные социально-психологические методы учеными и управленцами-практиками реализуются вне юридической деятельности. Мы, с свою очередь, предлагаем внедрить в правовую реальность неюридическую материю социоинженерных знаний.

Представляется необходимым тезисно изложить сущность социальной инженерии. Социальная инженерия, основываясь на знаниях социологии и социальной психологии, символически выражая внедрение технического подхода в социальную область, включает в себя особую деятельность, ориентированную на целенаправленное изменение и регулирование различных организационных структур (социальных институтов, формальных организаций и др.), определяющих человеческое поведение и обеспечивающих контроль за ним. Одной из существующих характеристик социальной инженерии выступает управленческая составляющая, определяемая ее основными принципами: участием социального инженера в решении социально-управленческих задач; непрерывностью социоинженерного обеспечения управления; технологизацией управленческой деятельности.

Представленное управленческое понимание сущности социальной инженерии в значительной степени коррелируется с общепринятым в правовой сфере подходом к государственному управлению в социальной сфере. В этой связи представляется вполне обоснованным вести речь о внедрении уже имеющихся действенных практических разработок социолого-психологических наук в правовую сферу, в том числе в сферу обеспечения безопасности сотрудников органов внутренних дел.

Под обеспечением безопасности сотрудников органов внутренних дел мы понимаем комплексную деятельность, осуществляемую субъектами обеспечения безопасности по своевременному обнаружению, предотвращению и устранению опасных внешних и внутренних факторов, направленную на создание оптимальных условий осуществления сотрудниками ОВД служебной деятельности. При этом задача «создания оптимальных условий осуществления служебной деятельности сотрудниками ОВД», по нашему мнению, наиболее успешно может быть решена при внедрении в государственное управление практик социальной инженерии.

Указанная задача не является искусственной, «выдернутой» из общего контекста государственного управления. В первую очередь авторская позиция основывается на том, что потребность граждан в обеспечении безопасности, поддержании законности и правопорядка в современном обществе удовлетворяется государством и непосредственно органами внутренних дел. То, насколько эффективно эти органы функционируют и как воспринимаются населением, говорит о качестве функционирования государственных институтов в целом.

Методы и средства социальной инженерии могут быть использованы субъектами обеспечения безопасности сотрудников органов внутренних дел в разном объеме, и чем выше уровень в иерархической системе рассматриваемых субъектов, тем более широкий спектр компетенций может быть решен с применением методов и средств социальной инженерии. Рассматриваемая деятельность может быть органично «вплетена» в механизм обеспечения безопасности и профессиональной защищенности сотрудников органов внутренних дел.

Таким образом, усиление влияния информационно-коммуникативных технологий на различные аспекты жизнедеятельности человека, общества и государства в определенной степени снижает эффективность управленческого воздействия субъектов обеспечения безопасности на внешнюю среду. Соответственно, проведение исследований, направленных на изучение методов социальной инженерии в целях внедрения в практику правового обеспечения безопасности сотрудников органов внутренних дел, представляется достаточно актуальным.

УДК 342.9

С.С. Гуд

### **О КЛАССИФИКАЦИИ ТРАНСПОРТНЫХ СРЕДСТВ**

Качественная классификация должна иметь однозначные наименования для всех классификационных групп транспортных средств, что позволит надежно и удобно их распознавать. Однако в настоящее время классификация транспортных средств искусственная, т. е. их группировка осуществляется на основании отдельных, произвольно выбранных и удобно различимых свойств (классификационных признаков) транспортных средств.

Классификация, классифицирование (лат. *classis* – разряд и *facere* – делать) – понятие в науке (в философии, в формальной логике и др.), обозначающее разновидность деления объема понятия по определенному основанию (признаку, критерию), при котором объем родового понятия (класс, множество) делится на виды (подклассы, подмножества), а виды, в свою очередь, делятся на подвиды и т. д.

В общем классификация призвана решать две основные задачи: представлять область изучаемых объектов в надежном и удобном для обозрения и распознавания виде; содержать в себе максимально полную информацию об изучаемых объектах.

Так как классификация является разновидностью деления понятия, то ей присущи все правила, используемые при операции деления объема понятий:

проводится только по одному конкретному основанию. В случае нарушения данного правила произойдет пересечение понятий;

соблюдается соразмерность деления: сумма членов классификации должна равняться объему родового понятия (класса, множества);

члены классификации должны взаимоисключаться;

соблюдается непрерывное подразделение на подклассы.

Классификация транспортных средств, в свою очередь, должна:

представлять в надежном и удобном для обозрения и распознавания виде транспортные средства, участвующие в дорожном движении;

включать в себя максимально полную информацию о транспортных средствах, участвующих в дорожном движении.

Классификации транспортных средств, участвующих в дорожном движении, установлены в Венской конвенции о дорожном движении (1968), ГОСТе 31286-2005 «Транспорт дорожный. Основные термины и определения. Классификация» (2006), Техническом регламенте Таможенного союза 018/2011 (2011) и Соглашении о принятии единообразных технических предписаний для колесных транспортных средств Европейской экономической комиссии ООН (1995). Они не едины и имеют определенные различия. Так, классификация автомобилей осуществляется: по типу двигателя, типу движителя/шасси, общему числу колес и числу ведущих колес, числу осей, назначению (грузовые, пассажирские, легковые, грузопассажирские, специальные), составу, степени приспособления к работе в различных дорожных условиях.

Классификация транспортных средств, отнесенных к категории L, также сложна и запутана: мопеды, мотовелосипеды, мокики, мотоциклы, мотороллеры, трициклы и квадрициклы разделены на 7 подкатегорий. При этом градация проводится: по максимальной конструктивной скорости, рабочему объему двигателя, номинальной максимальной мощности в режиме длительной нагрузки, расположению колес по отношению к средней продольной плоскости, массе без нагрузки.

Подходы к классификации механических транспортных средств, участвующих в дорожном движении создают неоднозначное понимание и при назначении категории на право управления ими, а также колесными тракторами и самоходными машинами. Так, к категории «А» в первом случае относятся мотоциклы, во втором – колесные тракторы с двигателем мощностью до 80 кВт.

Категория «В» позволяет управлять автомобилями, технически допустимая общая масса которых не превышает 3 500 кг и число мест для сидения которых, помимо сиденья водителя, не превышает восьми; автомобилями категории «В», сцепленными с прицепом, технически допустимая общая масса которых не превышает 750 кг; автомобилем категории «В», сцепленным с прицепом, технически допустимая общая масса которого превышает 750 кг, но не превышает массы автомобиля без нагрузки, а технически допустимая общая масса автомобиля и прицепа, образующих состав, суммарно не превышает 3 500 кг, а во втором случае – колесными тракторами с двигателем мощностью свыше 80 кВт.

Водитель категории «С» имеет право управления автомобилями, за исключением относящихся к категории «D», технически допустимая общая масса которых превышает 3 500 кг; автомобилями категории «С», сцепленными с прицепом, технически допустимая общая масса которого не превышает 750 кг, а также гусеничными тракторами всех типов и бульдозерами на их базе.

Наличие категории «D» позволяет управлять автомобилями, предназначенными для перевозки пассажиров и имеющими более восьми мест для сидения, помимо сиденья водителя; автомобилями категории «D», сцепленными с прицепом, технически допустимая общая масса которого не превышает 750 кг, а также самоходными машинами сельскохозяйственного назначения.

Имея категорию «F», можно управлять трамваями и одноковшовыми экскаваторами с вместимостью ковша до одного кубического метра, специализированными погрузчиками.

Сложившаяся ситуация обусловлена во многом тем, что водительские удостоверения выдаются двумя министерствами – МВД и Минсельхозпродом.

Учитывая, что колесные тракторы и отдельные виды самоходных машин участвуют в дорожном движении, целесообразно выработать единые подходы к классификации транспортных средств, участвующих в дорожном движении, унификации документов на право управления механическими транспортными средствами.

При этом, разрабатывая классификацию, необходимо обратить внимание и учесть появление различных гибридных, трансформирующихся механических транспортных средств, которые не вписываются в существующие классификации.

УДК 342.9

*С.Ю. Дегонский*

## **ПРАВОВОЕ ПРОСВЕЩЕНИЕ ГРАЖДАН КАК ОДНО ИЗ НАПРАВЛЕНИЙ ПРОТИВОДЕЙСТВИЯ ДЕСТРУКТИВНОМУ ИНФОРМАЦИОННОМУ ВОЗДЕЙСТВИЮ**

В Концепции информационной безопасности, утвержденной Советом Безопасности 18 марта 2019 г. № 1 (КИБ), отмечается, что на современном этапе мирового развития информационная сфера приобретает ключевое значение для человека, общества, государства и оказывает всеобъемлющее влияние на происходящие в экономике, политической и социальной сферах процессы в различных странах. Многие исследователи отмечают рост насыщенности и динамики общественных