

Tokarska A. S. Communicative and legal komisyyu and moral responsibility for the emotional and psychological condition of a person at the stage of pre-trial investigation

This article is devoted to customary-legal and moral-ethical principles of optimization of legal support of communicative approaches to conflict resolution in legal practice (at the stage of pre-trial investigation). Basically, such principles are appropriate komisyyu and «informal norms» of moral responsibility.

Key words: *communicative-legal komisyyu, legal liability, legal communication, values of law, pre-trial investigation.*

УДК 342.951:351.75:351.749.6

О. Г. Ярема

ФОРМУВАННЯ ПОВЕДІНКИ ПРАЦІВНИКІВ ОВС НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ ЗА УМОВ УПЛИВУ СОЦІАЛЬНО-ПСИХОЛОГІЧНИХ ТА ІНШИХ ФАКТОРІВ НА ВИКОНАННЯ ОПЕРАТИВНО-СЛУЖБОВИХ ЗАВДАНЬ

Аналізуються середовище діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті та вплив соціально-психологічних у процесі економіко-географічних, демографічних чинників на їх поведінку при виконанні оперативно-службових завдань.

Ключові слова: *органі внутрішніх справ на залізничному транспорті, залізничний транспорт, середовище діяльності, поведінка, фактори впливу.*

Постановка проблеми. Ефективність правоохоронної діяльності визначається здатністю працівника міліції адекватно реагувати на непередбачувані ситуації, що виникають під час виконання оперативно-службових завдань, адже можливість виникнення непередбачуваних ситуацій постійна в діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті. Небезпечні ситуації характеризуються великою різноманітністю і кількістю стресогенних чинників, які негативно впливають на працівника органів внутрішніх справ (далі – ОВС) і детермінують його поведінку. Деполітизація органів і підрозділів внутрішніх справ, підвищення ступеня захищеності прав і свобод громадян, трансформація у життєдіяльності соціальних інститутів і суспільних структур сьогодні вимагають нових підходів до діяльності усіх структурних ланок ОВС, що ґрунтується на дослідженнях форм, методів та умов діяльності міліції, а також впливу соціально-

психологічних чинників зовнішнього середовища на весь процес формування і функціонування фахової правосвідомості співробітників міліції. Однак, сучасне суспільство вимагає від співробітника ОВС зовсім нового підходу до формування належної поведінки, оскільки з'являється необхідність відповідати на події, які відбуваються незаплановано, раптово, непередбачувано. Це потребує появи нового «типу» співробітників ОВС, які б були відповідно підготовленими до швидкої та адекватної реакції у ситуації, коли розпочинають діяти зовнішні екстремальні фактори, дії яких посилюються внутрішнім екстримом, включаючи механізм його переходу в екстремальну поведінку [1]. Така поведінка характеризується підвищеною психологічною активністю індивіда у ситуації, що не є прийнятним для співробітника ОВС, оскільки його дії повинні бути чіткими, обміркованими та толерантними щодо громадян, які також опинилися у цій ситуації випадково, не з власного бажання, тому що невідповідні дії співробітника можуть призвести до погіршення ситуації, а не до її вирішення.

Стан дослідження. Проблема здійснення правоохоронної діяльності на залізничному транспорті в умовах непередбачуваного впливу на таку діяльність зовнішніх економічних, соціально-психологічних, географічних факторів не достатньо висвітлена в навчальній та науковій літературі. Велику увагу вивченню психологічних аспектів формування адекватної поведінки у працівників міліції та деякі аспекти адміністративно-правової діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті приділяли О. М. Столяренко, О. В. Тімченко, Ж. Ю. Половникова, І. І. Ліпатов, В. Д. Кислий, І. Л. Бородін, В. К. Гіжевський, С. Т. Гончарук, І. П. Голосніченко, М. В. Ковалів, Л. В. Коваль, А. Т. Комзюк, А. В. Мілашевич, В. І. Олефір, В. Й. Развадовський та ін.

Водночас досліджень, які б комплексно розглядали діяльність органів внутрішніх справ на залізничному транспорті в особливих умовах впливу різних чинників, зокрема соціально-психологічних та формування в них відповідної поведінки у ризиконебезпечних ситуаціях, не проводилось.

Мета наукової статті полягає у дослідженні соціально-психологічних, географічних та інших умов впливу зовнішніх факторів на поведінку працівників оws на залізничному транспорті під час виконання ними оперативно-службових завдань.

Виклад основних положень. Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті – це замкнута соціальна система, що впливає на будь-які об'єкти навколо себе. Водночас зазначена система піддається

відповідному адекватному впливові, що часто вимагає застосування нових форм і методів здійснення правоохоронної діяльності, що залежить від соціально-психологічних, економіко-географічних та інших чинників.

Залізничний транспорт, як будь-який суб'єкт економічної системи, знаходиться під впливом факторів зовнішнього середовища. Серед них один із найбільших впливів здійснює державна соціально-економічна політика, яка ставить певні пріоритетні цілі розвитку національної економіки [2, с. 42–45].

Учені цілком обґрунтовано вважають, що є зовнішнє і внутрішнє середовище діяльності [3, с. 11; 4, с. 294].

Під середовищем діяльності розуміємо сукупність зовнішніх зв'язків стосовно системи об'єктів, що впливають на одержання результатів, водночас впливаючи на функціонуючу систему. Це впливає на те, що суб'єкт управління при виборі методів, форм, засобів впливу на об'єкт мусить зважати на ті зміни, котрі відбуваються в середовищі, у межах якого розвивається та працює система [3, с. 21].

Сфера діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті відрізняється від сфер діяльності інших органів внутрішніх справ. Це пов'язано з тим, що зазначені підрозділи створені за галузевим принципом, а не за територіальним, чим і обумовлюється наявність низки специфічних особливостей зовнішнього середовища діяльності, до яких належать такі об'єктивні чинники й умови, як кліматичні, економіко-географічні, демографічні, соціально-психологічні тощо.

Так, соціально-психологічні чинники зовнішнього середовища істотно впливають на весь процес формування і функціонування фахової правосвідомості співробітників міліції. Від цих чинників залежить правомірне або неправомірне поведіння співробітників, якість фахової діяльності, стан і ефективність роботи, її оцінка, стан законності і правопорядку і чимало іншого, що безпосередньо пов'язано з діяльністю правоохоронних органів. Без їх урахування організація ефективної діяльності ОВС на об'єктах залізничного транспорту зазнає чималих труднощів.

Отже, організації правильної й ефективної діяльності ОВС на об'єктах залізничного транспорту сприяє не тільки те, що співробітники транспортної міліції набувають знань не лише щодо особливостей умов діяльності свого відділу (відділення), а й щодо чинників, неадекватна оцінка яких може спричинити втрату контролю над ситуацією, катастрофу та аварію рухомого складу, загибель людей. До таких чинників можна віднести графік руху поїздів, їх видів (приміський,

пасажи́рський, швидкий, вантажний); розміщення посадочних платформ на станціях і пунктах зупинки; наявність перехідних настилів, пішохідних мостів, підземних переходів, огорожень; час «години пік»; пасажиропотоки; розміщення приміщень у будинках вокзалів і їх призначення; розташування і режим роботи прилеглих торговельних закладів; графік відправлення поїздів, якими здебільшого користуються громадяни (для проїзду на роботу (навчання), повернення додому, поїздки на дискотеки, за місто); розміщення парків відстою поїздів, контейнерних майданчиків, вантажних дворів тощо.

У спеціальній літературі розглядалися такі особливості зовнішніх умов діяльності, як концентрація значних людських потоків; зосередження на відносно малих територіях значної кількості матеріальних цінностей; залежність роботи залізничного транспорту від сезонних і погодних коливань; цілодобовий цикл роботи; великі швидкості пересування; інтенсивність пасажирських перевезень; вільний доступ до рухомого складу й інших об'єктів пасажирських перевезень; значна протяжність ділянок, що обслуговуються органами внутрішніх справ на транспорті; централізація управління залізничним транспортом, наявність значної кількості служб і підрозділів, різноманіття нормативних актів, які регламентують їх діяльність і весь транспорт у цілому; розбіжність територій оперативного обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті з адміністративно-територіальним розподілом у країні; привабливість для неповнолітніх об'єктів залізничного транспорту; швидка змінюваність оперативної обстановки на об'єктах залізничного транспорту.

Деякі з цих особливостей потребують окремого дослідження з метою визначення оптимальної тактики в поведінці працівників ОВС на об'єктах залізничного транспорту. ПІД поведінкою працівника ОВС, розуміється цілеспрямована система послідовно виконуваних дій, які спрямовані на усунення стану психологічної та фізичної загрози, що виникає у процесі виконання оперативно-службового завдання.

Залізничний транспорт порівняно з морським, водним і повітряним найдоступніший для громадян, що обумовлено географією країни, відповідною вартістю перевезень. Порівняно з автомобільним транспортом залізничний найбільш безпечний. Крім того, пасажирським поїздам притаманні високі швидкісні якості. Отже, залізничний транспорт не поступається швидкістю автомобільному, а це робить привабливим використання поїздів особами, які вчинили злочини або правопорушення, для швидкого зникнення з місця події та знижує ймовірність потрапляння у поле зору співробітників правоохоронних органів.

Здебільшого громадяни безперешкодно можуть пересуватися пасажирськими або приміськими поїздами під час проїзду, виходити на платформи, заходити в парки відстою поїздів, оскільки повністю відгородити зазначені території й об'єкти, а також організувати їх охорону, технічно неможливо. Як наслідок – правопорушники мають змогу розкомплектовувати рухомий склад та засоби безпеки руху, б'ють вікна у вагонах, зрізають м'яке обшивання із сидінь тощо. Складність у припиненні таких правопорушень та притягнення осіб, що їх учинили, в тому, що, як правило, відсутні свідки або інформація про правопорушення надходить у міліцію із запізненням. У пасажирських поїздах учиняється близько третини таких правопорушень від усіх злочинів на транспорті; більше половини з них – на міжобласних маршрутах, третина – у приміських. Коло злочинних діянь, що вчиняються на пасажирському залізничному транспорті, доволі широке – це і вбивства, і розбійні напади тощо.

Залізниця є базовою галуззю економіки України та становлять найважливіший, стрижневий елемент транспортної системи. Саме на них припадає 85,1% вантажообігу (без урахування трубопровідного транспорту). За густотою залізниць Україна посідає провідне місце серед країн Співдружності Незалежних Держав і наближається за цим показником до європейських країн – Франції, Італії. За обсягами вантажних перевезень залізниця України посідають четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії, Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3–5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. З урахуванням геополітичних умов залізниця України мають один із найбільших у Європі потенціал транзитності. Щорічно залізницями перевозиться близько 300 мільйонів тон вантажів.

Відтак економіка вносить свої корективи у схему роботи з вантажами. Зміни технології обробки вантажів призвели до зменшення обсягів матеріальних цінностей, які безпосередньо зберігаються на товарних станціях, у складських приміщеннях залізниці. Більшість із них безпосередньо з вагонів перевантажуються на автотранспорт і вивозяться споживачеві. Водночас служби залізниці, у розпорядженні яких є складські приміщення, здають їх в оренду комерційним структурам, кількість яких останніми роками збільшилась утричі. Отже, на території обслуговування органів внутрішніх справ на транспорті наявні матеріально-товарні цінності, які не є власністю залізниці. Відповідно до розподілу зон оперативного обслуговування підрозділи

транспортної міліції забезпечують збереження матеріальних цінностей усіх суб'єктів господарювання.

Ще одним важливим зовнішнім чинником, що впливає на формування поведінки працівників ОВС на залізничному транспорті при виконанні ними службових обов'язків, є концентрація великих людських потоків та інтенсивність пасажирських перевезень.

Залізниці України здійснюють 54,5% пасажирських перевезень. Однак ця цифра не повністю відображає реальну кількість громадян, що відвідала вокзали і станції. Тут не враховані особи, які перебувають на об'єктах залізничного транспорту з метою придбання проїзних документів, зустрічі прибуваючих поїздів або проводів у поїздки своїх рідних та близьких, відвідування торговельних закладів (точок) громадського харчування, громадяни, що бажають одержати різні довідкові дані щодо графіка руху поїздів, вартості проїзних документів, а також представники кримінального середовища, особи без визначеного місця проживання, та інші, що відвідують об'єкти залізничного транспорту без визначеної мети. У зв'язку з цим дійсна кількість громадян набагато перевищує зазначену цифру, наприклад, 2012 р. тільки в довідкове бюро вокзалу станції Львів за одержанням платних довідок звернулося 133687 громадян [7]. Необхідно зазначити, що територія станції, посадочних платформ обмежена за площею.

Розклад руху поїздів на залізницях України у сфері пасажирських перевезень поділяється на літній і зимовий, у буденні і вихідні дні. Це насамперед пов'язано з тим, що влітку й у вихідні дні істотно збільшується кількість пасажирів, які користуються послугами залізничного транспорту, що передбачає потребу у збільшенні кількості поїздів на маршрутах сполучення. За літнім розкладом у буденні дні (у середньому за добу) за останні 5 років перевезення здійснювали 1777 приміських поїздів, у вихідні дні їхня кількість збільшувалася на 4,8%. За зимовим розкладом щодоби у буденні дні у рейсі було 1729 приміських поїздів, а у вихідні – 1987 [7], передусім це пов'язано з необхідністю зниження концентрації людських потоків саме на великих станціях і досягається шляхом уведення в обіг додаткових приміських поїздів. У сфері місцевих і прямих пасажирських перевезень улітку впродовж доби у досліджуваній період часу в дорозі проходження – на 100 складів поїздів більше, ніж за зимовим розкладом. З огляду на збільшення пасажиропотоку, у передсвятковій і святковій дні з метою зниження концентрації людських потоків на великих станціях в обіг вводяться додаткові поїзди.

До непередбачуваних факторів впливу на поведінку працівників ОВС на залізничному транспорті належить й швидка змінюваність оперативної обстановки на об'єктах залізничного транспорту.

Залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни з перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо [8].

Практика свідчить, що споживачі транспортних послуг перебувають на території оперативного обслуговування органу внутрішніх справ на транспорті обмежений час. Стоянка пасажирських поїздів на станціях найчастіше не перевищує 1–5 хвилин. За цей час пасажирів, що проїжджають транзитом, не завжди мають можливість вчасно звернутися по допомогу, що істотно впливає на реагування міліції на заяву щодо правопорушення. Крім того, у зв'язку зі значними швидкостями пересування не завжди є змога вчасно виявити свідків правопорушення. Боротьба з крадіжками вантажів, на відміну від інших видів злочинів, є специфічною сферою діяльності транспортної міліції і вимагає знань технологічних процесів. Невирішеною залишається проблема боротьби з розкраданнями деталей та вузлів з рухомого складу. Розкриття цих злочинів потребує специфічних навичок і досвіду тривалої роботи на об'єктах залізничного транспорту, координації оперативно-розшукових заходів у межах залізниці, так само як і виявлення каналів нелегальної імміграції, що зумовлюються міжнародною організованою злочинністю та наркобізнесом. Аналогічні вимоги до підрозділів міліції висуваються через необхідність боротьби з крадіжками і розукомплектуванням засобів сигналізації, зв'язку та енергопостачання залізниці, кількість яких щороку зростає.

Особливо ускладнює роботу та обставина, що товарні поїзди під час руху територією країни з різних причин стовідсотково не контролюються, відтак пропажа перевезеного вантажу виявляється на великій відстані від місця розкрадання. Як наслідок, під час установлення місця вчинення злочину затрачається час на пересилання кримінальної справи за територіальністю.

Великою проблемою для суспільства є зростання транснаціональної злочинності, зокрема пов'язаною з незаконним перевезенням наркотичних речовин. Слабкий контроль на залізничному транспорті не сприяє ефективній протидії наркозлочинності.

Не менш важливим чинником, що впливає на діяльність ОВС на залізничному транспорті, є привабливість для неповнолітніх об'єктів залізниці та вплив сезонних і погодних коливань на роботу залізничного транспорту.

Практично недостатньо обмежений доступ на товарні і пасажирські станції, наявність різноманітних матеріальних цінностей, засобів зв'язку і сигналізації становлять підвищений інтерес для неповнолітніх. У таких діях підлітків, як розбивання лінз світлофорів, ізоляторів ліній високовольтних передач, шкла у вагонах, на станціях, пунктах зупинки приміських поїздів, накладення сторонніх предметів на рейки, перехід залізничних колій у невстановлених місцях, пошкодження вагонів, засобів зв'язку і сигналізації й інше, вбачається наявність складу правопорушень, передбачених Кодексом України про адміністративні правопорушення та Кримінальним кодексом України.

Інтенсивність роботи залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень перебуває у прямій залежності від пори року. Статистика свідчить, що максимального збільшення пасажиропотік досягає влітку. Це безпосередньо пов'язано з початком «дачного сезону», сезону відпусток і деякими іншими об'єктивними чинниками.

За даними Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця», прямі перевезення, порівняно з літнім періодом, максимального знижуються восени у середньому на 43,1%; місцеві – навесні у середньому на 16,2%; приміські – узимку – на 36,6% [7].

Вплив сезонних і погодних коливань на роботу залізничного транспорту вимагає від підрозділів транспортної міліції реорганізації своєї діяльності. Ретельний аналіз збільшення та зниження обсягу перевезень у пасажирській сфері залежно від сезону дозволить керівному складу ефективно маневрувати наявними силами і засобами, контролювати щільність нарядів супроводження поїздів за видами та напрямками перевезень.

Заслужує уваги й факт перешкодження нормальному функціонуванню об'єктів залізничного транспорту в інтересах досягнення політичних і економічних цілей.

Останнім часом збільшилась кількість групових виявів кримінального характеру, які охоплюються під ознаками злочину, передбаченого статтею 279 (Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства) Кримінального кодексу України [9]. При цьому працівники органів внутрішніх справ не завжди вживають необхідних заходів щодо попередження таких про-

типравних дій, незважаючи на те, що блокування транспортних комунікацій часто готується заздалегідь, а організатори акцій протесту про свої наміри повідомляють у засобах масової інформації. Профілактично-попереджувальна робота з недопущення вчинення протиправних дій практично не проводиться, охорона громадського порядку організована на низькому рівні, заходів щодо недопущення громадян на проїжджу частину дороги не вживається. Під час блокувань від учасників дорожнього руху, які зазнають збитків через вимушений простій, заяви не відбираються, здійснюється лише організація об'їзду місця події. На території, що прилягає до зони оперативного обслуговування, в межах населених пунктів, які мають станції, пункти зупинки приміських поїздів знаходиться 36 церков, майно яких оспорується в різних судах громадами греко-католиків та православних. У безпосередній близькості до Львівської залізниці знаходиться 22 релігійні об'єкти, навколо яких триває боротьба з майнових та канонічних питань. Практично за всіма 22 проблемними питаннями у минулих роках активісти релігійних громад вчиняли акти громадської непокори, перекривали рух автотранспорту або блокували роботу залізниці на ділянках, які проходять біля населених пунктів, де виник конфлікт, що, своєю чергою, здійснює значний вплив і на психологічний стан правоохоронців. Також сьогодні виникають акти громадської непокори з метою привернення уваги органів виконавчої влади та місцевого самоврядування до проблем невиплати заробітної плати, відключення від постачання тепло- та енергоносіїв та інші причин соціально-економічного характеру.

Всі ці фактори безпосередньо впливають на організацію роботи ОВС на залізничному транспорті та вимагають від них формування відповідної поведінки, вжиття додаткових заходів для попередження блокування транспортних комунікацій, належного стану роботи з документування згаданих подій, передбачати конкретні заходи, скеровані на вдосконалення відповідного напрямку роботи. Крім того, кожен працівник міліції – це особистість з індивідуальними якостями, яка має свою певну соціальну позицію. Під соціальною позицією розуміється функціональне місце, що посідає співробітник міліції стосовно інших людей. Вона характеризується насамперед загальним і спеціальним правовим статусом правоохоронця, системою його ціннісних орієнтацій і установок, виконанням певної соціальної ролі.

Висновки. Стан визначеного рівня злочинності й адміністративних правопорушень є загальним соціальним явищем та характерною ознакою залізничного транспорту. Цей вид транспорту є джерелом

підвищеної небезпеки. Будь-які правопорушення в місцях значного скупчення пасажирів заподіюють шкоду та порушують ритмічність роботи об'єктів залізниці. Вимоги сучасного суспільства, різноманітність непередбачуваних випадків, які виникають на об'єктах залізничного транспорту, вимагають від співробітника ОВС зовсім нового підходу до виконання службових обов'язків, оскільки з'являється необхідність відповідати на не повсякденні події, які виникають на об'єктах залізниці.

Якісне виконання підрозділами органів внутрішніх справ на залізничному транспорті оперативно-службових завдань перебуває в прямій залежності від своєчасного й адекватного реагування на ускладнення оперативної обстановки. Такий підхід враховує особливості функціонування об'єктів залізниці та соціально-психологічних, економіко-географічних кліматичних та інших факторів. Формування відповідної поведінки розпочинається з оцінки наявної ситуації та залежить від суб'єктивної здатності працівника ОВС розпізнавати у зовнішньому середовищі джерела небезпеки. Успішність професійної діяльності працівника ОВС на залізничному транспорті визначається такими індивідуально-психологічними особливостями, як сила нервової системи, низький рівень нейротизму, високий рівень сформованості мотиваційних, вольових та професійних якостей.

1. Чудіна Н. В. Зовнішні екстремальні фактори як каталізатор екстремальної поведінки співробітників ОВС / Н. В. Чудіна [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://gisap.eu>

2. Стратегія економічного та соціального розвитку України «Шляхом європейської інтеграції» на 2004–2015 роки від 28.04.2004 № 493/2004 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=493%E0%2F2004>

3. Ортинський В. Л. Організаційні засади управлінської діяльності в органах внутрішніх справ України: навчально-методичний посібник / В. Л. Ортинський, З. Р. Кісіль, М. В. Ковалів. – Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2006. – 248 с.

4. Кубко Є. Б. Організація / Є. Б. Кубко, В. П. Нагребельний // Юридична енциклопедія; НАН України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корещького: у 6 т. / голов. редкол.: Ю. С. Шемшученко (голова) [та ін.]. – К.: Українська енциклопедія, 2002. – Т. 4. – С. 294.

5. Федоров К. Л. Транспортна міліція / К. Л. Федоров, С. С. Малевич // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В. М. Корещького: у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю. С. (голова) [та ін.]. – К.: Українська енциклопедія, – К., 2004. – Т. 6. – С. 120.

6. Про затвердження Примірною положення про лінійне управління Управління МВС України на транспорті: Наказ МВС України від 30 листопада 2005 р. № 1210.

7. Прес-центр Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: E-mail:press-centr@raikway.lviv.ua

8. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.

9. Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 25–26. – Ст. 131.

Ярема О. Г. Формирование поведения работников ОВД на железнодорожном транспорте при условиях влияния социально-психологических и других факторов на выполнение оперативно-служебных заданий

Анализируются среда деятельности органов внутренних дел на железнодорожном транспорте и влияние социально-психологических, экономико-географических, демографических факторов на их поведение при выполнении оперативно-служебных заданий.

Ключевые слова: органы внутренних дел на железнодорожном транспорте, железнодорожный транспорт, поведение, факторы влияния.

Yarema O. H. Behaviour formation of workers of organs of internal affairs on the railways under the influence of social-psychological and other factors on the performance of operational and business objectives

The article analyzes the environment of activity of organs of internal affairs on the railways and influence of social-psychological conditions and economic-geographic, and demographic factors on their behaviour in the performance of operational and business objectives.

Key words: organs of internal affairs on a railway transport, railway transport, environment of activity, behaviour, factors of influence.