

**НАЦІОНАЛЬНИЙ АГРАРНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**

На правах рукопису

**Єсімов Сергій Сергійович**

**УДК 351. 749.6: 656.2**

**Організація діяльності патрульної служби  
на залізничному транспорті (адміністративно-правові засади)**

12.00.07 – адміністративне право і процес;  
фінансове право; інформаційне право

Дисертація  
на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

**Науковий керівник:  
Ковалів Мирослав Володимирович  
кандидат юридичних наук, доцент**

**Київ – 2008**

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ.....</b>	<b>4</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>5</b>
<b>Розділ 1. РОЛЬ ТА МІСЦЕ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ У СТРУКТУРІ ТРАНСПОРТНОЇ МІЛІЦІЇ.....</b>	<b>15</b>
1.1. Генезис та історіографія патрульної служби транспортної міліції.....	15
1.2. Поняття, завдання й особливості організації охорони громадського порядку підрозділами патрульної служби міліції на залізничному транспорті.....	34
<b>Висновки до розділу 1 .....</b>	<b>58</b>
<b>Розділ 2. ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДРОЗДІЛІВ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ МІЛІЦІЇ З ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОЇ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ.....</b>	<b>59</b>
2.1. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної служби міліції з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті.....	59
2.2. Методологічні підходи щодо оцінки діяльності патрульної служби з охорони громадського порядку на залізничному транспорті.....	83
2.3. Діяльність патрульної служби міліції на залізничному транспорті за надзвичайних умов.....	108
<b>Висновки до розділу 2 .....</b>	<b>132</b>
<b>Розділ 3. УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ МІЛІЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ З ПІДРОЗДІЛАМИ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ ТА ВІДОМЧОЮ ВОЄНІЗОВАНОЮ ОХОРОНОЮ У СФЕРІ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ</b>	<b>134</b>
3.1. Шляхи підвищення ефективності нормативно-правового регулювання взаємодії патрульної служби міліції на залізничному транспорті та підрозділів патрульної служби територіальних органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку.....	134
3.2. Основні напрями удосконалення взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної міліції з воєнізованою охороною Міністерства транспорту та зв'язку України щодо охорони громадського порядку та збереження вантажів.....	156
<b>Висновки до розділу 3.....</b>	<b>174</b>
<b>ВИСНОВКИ.....</b>	<b>176</b>
<b>ДОДАТКИ.....</b>	<b>181</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ .....</b>	<b>227</b>



**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

ГУМВС	Головне управління МВС України
ДТГО	Державне територіально-галузеве об'єднання
ЄС	Європейський Союз
МВС	Міністерство внутрішніх справ
НКВС	Народний комісаріат внутрішніх справ
ОВС	Органи внутрішніх справ
РРФСР	Російська радянська федеративна соціалістична республіка
Статут ППСМ	Статут патрульно-постової служби міліції України
СРСР	Союз радянських соціалістичних республік
Укрзалізниця	Державна адміністрація залізничного транспорту
УМВС	Управління Міністерства внутрішніх справ
УРСР	Українська радянська соціалістична республіка

## ВСТУП

**Актуальність теми.** В Україні функціонує одна з найбільших у Європі систем залізничного транспорту, яка найкоротшим наземним шляхом з'єднує Євроатлантичний та Азіатсько-Тихоокеанський регіони. Першорядне значення для нормальної і безпечної роботи залізниць має найсуворіше дотримання встановленого правопорядку, порушення якого не тільки дезорганізує управління рухом транспорту, але і може спричиняти людські жертви і заподіяння величезної матеріальної шкоди. Необхідно зауважити, що тільки протягом 2006-2007 рр. Державною адміністрацією залізничного транспорту України зареєстровано 39337 несанкціонованих втручань у діяльність залізничного транспорту. Це обумовлює наявність спеціальних підрозділів внутрішніх справ на залізничному транспорті, до складу яких входить патрульна служба міліції.

На залізничному транспорті патрульна служба міліції виконує широке коло завдань та функції щодо забезпечення особистої безпеки громадян, захисту їх прав і свобод, попередження і припинення правопорушень, виявлення і розкриття злочинів, захисту власності від протиправних посягань тощо. Важливим і відповідальним обов'язком патрульної служби є забезпечення безпеки перевезень людей і вантажів, охорони громадського порядку на транспортних магістралях, вокзалах і суміжних з ними громадських місцях, боротьба з незаконним обігом наркотичних засобів та порушеннями Правил в'їзду іноземців та осіб без громадянства в Україну, їх виїзду з України і транзитного проїзду через її територію, участь у наданні правової допомоги громадянам, сприяння в межах компетенції державним органам, підприємствам, установам і організаціям залізничного транспорту у виконанні покладених на них нормативно-правовими актами обов'язків.

Однак ці підрозділи ще не повною мірою протидіють та адекватно реагують на ускладнення оперативної обстановки, недостатньо реалізують одне з основних завдань – забезпечення громадського порядку на транспорті. Проте адміністративно-правові засади організації діяльності патрульної служби на залізничному транспорті, незважаючи на їх теоретичну і практичну важливість, у науці адміністративного права досліджені недостатньо.

Реформування органів внутрішніх справ на залізничному транспорті загалом і патрульної служби міліції зокрема передбачає, з одного боку, вирішення проблем адаптації до нових умов (пов'язаних із реформуванням залізничного транспорту) їх організаційних структур, а з іншого – закріплення відповідних перетворень, нових завдань, функцій нормами чинного законодавства, в тому числі відомчого. Таким чином, у цілому має місце протиріччя між необхідністю реформування патрульної служби на залізничному транспорті і відсутністю достатньої теоретичної бази для одержання нових наукових знань, здатних забезпечити оптимізацію правового статусу, удосконалення адміністративно-правового режиму діяльності зазначених підрозділів щодо прискореної адаптації до умов зовнішнього середовища, що змінюються. У зв'язку з цим виникає потреба в розробці теоретичних питань діяльності патрульної служби міліції в цілому, так і окремих структурних

підрозділів. Отже, глибоке дослідження адміністративно-правових засад та особливостей організації діяльності патрульної служби міліції, а також розробка пропозицій щодо їх удосконалення набувають особливого змісту і актуальності.

Дослідженню різних аспектів охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки були присвячені роботи українських вчених - адміністративістів, зокрема: В.Б. Авер'янова, М.І. Ануфрієва, А. В. Войцеховського, В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, Є.В. Додіна, В.К. Колпакова, Р.А. Калюжного, Л.В. Ковалюка, М.В. Коваліва, Я.Ю. Кондратьєва, М.В. Корнієнка, Ю.Ф. Кравченка, А.В. Мілашевича, Н.Р. Нижник, В.І. Олефіра, В.Л. Ортинського, О.І. Остапенка, І.М. Пахомова, С.В. Петкова, Ю.І. Римаренка, В.Д. Сущенко, В.О. Шамрая.

Окремі аспекти, які так чи інакше стосуються охорони громадського порядку на залізничному транспорті силами та засобами патрульної служби, зокрема взаємодія суб'єктів охорони громадського порядку та організація охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки були предметом дослідження вчених: В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, А.В. Мілашевича, В.Й. Развадовського.

В частині методології оцінки діяльності патрульної служби робота базується на працях вітчизняних та зарубіжних вчених в галузі теорії держави та права, економіки, правової та математичної статистики, теорії імовірності, фінансової математики П.М. Рабиновича, Р.І. Тринька, В.В. Барковського, О. Г. Кальмана, В.Ф. Кириченка, С. Ковалюка, В.С. Пугачова, О.Г. Фролової, Є.М. Четиркіна. Однак комплексного дослідження адміністративно-правових засад організації діяльності патрульної служби лінійних органів внутрішніх справ щодо забезпечення громадського порядку на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури залізниць в умовах реформування залізничного транспорту держави не проводилося.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Дисертація виконана відповідно до Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006–2010 рр., затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 12.04.2006 рр. № 496 (п.2.5); Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 рр., затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 20.12.2006 р. № 1767 (п.1), планів наукових досліджень МВС України (п. 38 Пріоритетних напрямів наукових та дисертаційних досліджень, які потребують першочергової розробки і впровадження у практичну діяльність органів внутрішніх справ на період 2004–2009 рр., затверджених наказом МВС України від 05.07.2004 р. № 755) та згідно з п. 1 Перспективного плану НД та ДКР на 2005–2010 рр. за пріоритетними напрямами наукових досліджень Львівського державного університету внутрішніх справ, затвердженого на засіданні Вченої ради 26.08. 2005 р., протокол № 1.

**Мета дослідження та завдання.** Метою наукового пошуку є з'ясування та узагальнення теоретичного і практичного аспектів адміністративно-правових засад організації діяльності патрульної служби міліції лінійних органів

внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо реалізації своїх повноважень при забезпеченні громадського порядку, а також вироблення пропозицій і рекомендацій, що сприятимуть удосконаленню організації і тактики дій щодо попередження правопорушень у даній сфері. Для досягнення поставленої мети необхідно було вирішити такі завдання:

- дослідити генезис та історіографію створення і розвитку патрульної служби на об'єктах залізничного транспорту, визначити місце, роль та значення патрульної служби в системі органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо забезпечення громадського порядку і громадської безпеки в сучасних умовах;

- розкрити поняття, завдання і особливості організації охорони громадського порядку підрозділами патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті на сучасному етапі;

- охарактеризувати адміністративно-правові засади діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті та проаналізувати виконання ними загальних і спеціальних функцій у галузі забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту;

- визначити методологічні підходи до оцінки діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо забезпечення громадського порядку;

- розглянути форми, методи і тактичні прийоми діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті за надзвичайних умов і основні напрями взаємодії з підрозділами Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України;

- проаналізувати теоретичні підходи з питань нормативно-правового регулювання взаємодії підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з патрульними підрозділами територіальних органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку;

- вивчити теоретичні засади особливостей взаємодії патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з відомчою воєнізованою охороною Державної адміністрації залізничного транспорту України щодо охорони громадського порядку, громадської безпеки та збереження вантажів;

- розробити пропозиції і рекомендації, спрямовані на удосконалення організації діяльності патрульної служби на залізничному транспорті щодо забезпечення громадського порядку та громадської безпеки;

*Об'єктом дослідження є суспільні відносини, що формуються в процесі організації діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку та громадської безпеки на залізницях України.*

*Предметом дослідження є адміністративно-правові аспекти організації діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та громадської безпеки.*

*Методи дослідження.* Для вирішення поставлених завдань застосовано загальнонаукові та спеціальні методи пізнання правових явищ. Їх застосування

ґрунтується на комплексному підході, що дає можливість досліджувати проблеми кризь призму їх соціального змісту та юридичної форми. За допомогою історико-правового методу досліджено розвиток залізничного транспорту та загальні підходи до становлення патрульної служби на залізничному транспорті (підрозділ 1.1); порівняльно-правового методу – здійснено порівняльну характеристику вітчизняної та зарубіжної нормативної бази, що регламентує діяльність міліції та поліції на залізничному транспорті ( підрозділи 1.2, 2.1); статистичного методу – узагальнено динаміку несанкціонованих втручань у діяльність залізниць (підрозділ 2.3); системно-функціонального методу – розкрито теоретичні та практичні положення методології оцінки діяльності патрульної служби на залізничному транспорті ( підрозділ 2.2); формально-юридичного методу – проаналізовано зміст нормативно-правових актів, які регламентують діяльність патрульної служби міліції на залізничному транспорті за надзвичайних умов (підрозділ 2.3); соціологічного методу – проведено опитування керівного складу транспортної міліції з питань оцінки ефективності діяльності патрульної служби міліції та працівників Державного територіально-галузевого об'єднання „Львівська залізниця” щодо стану правопорядку та напрямів удосконалення охорони громадського порядку (підрозділи 2.2, 3.2); логіко-семантичного методу – внесено пропозиції щодо вдосконалення нормативної бази МВС України та Державної адміністрації залізничного транспорту України у сфері охорони правопорядку (підрозділи 3.1, 3.2). Застосування зазначених методів дозволило всебічно проаналізувати організаційні аспекти діяльності патрульної служби міліції у сфері охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті України, систематизувати емпіричні дані та отримати власні теоретичні результати.

Науково-теоретичним підґрунтям дисертації стали розробки фахівців у галузі теорії держави і права, державного будівництва, адміністративного права, цивільного права, правової та математичної статистики, теорії управління органів внутрішніх справ тощо.

*Нормативно-правову основу роботи* становлять положення Конституції України, законів України, Указів Президента України, нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України, відомчих нормативно-правових актів, нормативно-правових актів Великобританії, Молдови, Польщі, Республіки Білорусь, Румунії, Словаччини, Чехії, Російської Федерації.

*Емпіричну базу* дослідження становлять результати опитування керівників служб апарату Управління МВС України на залізничному транспорті, начальників лінійних управлінь на Донецькій, Львівській, Одеській, Придніпровській, Південній, Південно-західній залізницях, начальників лінійних відділів міліції, працівників відомчої воєнізованої охорони, служби комерційної роботи та маркетингу Державного територіально-галузевого об'єднання “Львівська залізниця”, а також статистично-довідкові матеріали МВС України та Державної адміністрації залізничного транспорту України Міністерства транспорту та зв'язку України.



**Наукова новизна одержаних результатів** полягає у тому, що дисертація є одним із системних досліджень, в якій комплексно з використанням сучасних методів пізнання, урахуванням новітніх досягнень правової науки досліджуються адміністративно-правові аспекти організації діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки на залізницях України.

У результаті проведеного дослідження сформульовано низку нових теоретичних положень, обґрунтовано висновки, рекомендації та пропозиції щодо удосконалення чинного законодавства України, нормативно-правових актів Міністерства внутрішніх справ України, Державної адміністрації залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

Найістотнішими результатами дослідження, що зумовлюють його новизну і визначають внесок автора у розроблення зазначеної проблематики, є такі положення і висновки:

*уперше:*

- за матеріалами дисертації розроблено і впроваджено Наказ лінійного управління від 20.02.2007 р. № 27 „Про порядок організації супроводження поїздів” щодо організації діяльності патрульної служби при забезпеченні охорони громадського порядку у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту;

розроблено і запропоновано проекти:

- Інструкції про порядок взаємодії лінійних органів УМВС України на залізничному транспорті та лінійних підрозділів Державної спеціальної служби транспорту щодо дій за надзвичайних умов;

- Інструкції про організацію роботи нарядів патрульної служби у пасажирських поїздах під час супроводження іноземців та осіб без громадянства щодо добровільного або примусового видворення за межі України;

*удосконалено:*

- нормативно-правове забезпечення діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та громадської безпеки на залізницях держави;
- методологічні підходи в оцінці діяльності підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті;
- форми та методи взаємодії патрульних служб органів внутрішніх справ щодо забезпечення охорони громадського порядку на об'єктах залізничної інфраструктури;
- методологічні засади підготовки особового складу патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо дій за надзвичайних умов;

*набули подальшого розвитку:*

- дослідження історіографії створення і розвитку патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничного транспорту;

- визначення і завдання щодо особливостей організації охорони громадського порядку та громадської безпеки патрульною службою органів внутрішніх справ на залізничному транспорті на сучасному етапі;
- адміністративно-правові аспекти взаємодії підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з відомчою воєнізованою охороною Державної адміністрації залізничного транспорту України у сфері забезпечення громадського порядку та громадської безпеки, збереження вантажів.

На підставі висновків запропоновано і внесено відповідні зміни та доповнення до нормативно-правових актів Кабінету Міністрів України та Міністерства внутрішніх справ України щодо регулювання охорони громадського порядку та збереження вантажів на залізничному транспорті. У дисертації аргументовано необхідність запропонованих змін та доповнень до нормативно-правових актів, а також подано зміст пропозицій.

**Практичне значення одержаних результатів** полягає у тому, що сформульовані та обґрунтовані в дисертації висновки і пропозиції становлять як науково-теоретичний, так і практичний інтерес:

- у науково-дослідній сфері – основні висновки дослідження можуть бути використані для подальшої розробки актуальних проблем організації та забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки на залізничному транспорті, визначення шляхів адаптації вітчизняної нормативної бази до вимог Європейського Союзу;
- у правотворчості – використання результатів дослідження сприятиме удосконаленню нормативно-правового регулювання правовідносин у сфері охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті;
- у правозастосовчій діяльності – використання отриманих результатів сприятиме поліпшенню практичної діяльності підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті та відомчої воєнізованої охорони державних територіально-галузевих об'єднань Укрзалізниці. Окремі пропозиції були включені до нормативних актів Управління МВС України на залізничному транспорті щодо організації діяльності патрульної служби ( пункти 4.4.; 4.5 Зведеного плану роботи МВС України з формування та впровадження в діяльність органів і підрозділів внутрішніх справ новітніх форма та методів роботи (“Банк ідей”) у першому півріччі 2008 р.);
- у навчальному процесі – матеріали дисертаційного дослідження використовуються під час проведення занять із навчальних дисциплін “Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ”, “Основи управління в органах внутрішніх справ” (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження від 12.12.2007 р.);
- у системі службової підготовки підрозділів патрульної служби лінійних управлінь на транспорті з питань практичної діяльності щодо забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки (акт впровадження результатів дисертаційного дослідження від 27.12.2007 р.).

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані у дисертації положення, узагальнення, висновки, рекомендації, пропозиції обґрунтовані дисертантом на підставі особистих досліджень у результаті опрацювання та аналізу наукових, нормативних та статистичних джерел.

**Апробація результатів дисертації.** Підсумки роботи, розробки і вирішення проблеми оприлюднені на науково-звітній конференції “Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави” (м. Львів, 16 лютого 2007 р.); постійно діючому семінарі “Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті” (м. Одеса, 2 листопада 2007 р.); міжнародному науково-практичному семінарі “Польща та Україна разом у підготовці до Євро-2012” (м. Львів, 26-28 листопада 2007 р.); науково-практичних семінарах: “Міліція громадської безпеки як суб’єкт забезпечення охорони прав, свобод та законних інтересів громадян” (м. Львів, 23 листопада 2007 р.); “Проблеми застосування інформаційних технологій у діяльності органів внутрішніх справ, навчальному процесі та взаємодії з іншими службами” (м. Львів, 1 листопада 2006 р. та 3 грудня 2007 р.); “Взаємодія громадян та правоохоронних органів в контексті формування правової держави: правові, історичні, філософські та психологічні аспекти” (м. Львів, 15 травня 2008 р.); міжнародній науково-практичній конференції “Актуальні проблеми чинного адміністративного законодавства: шляхи подолання та перспективи вдосконалення” (м. Івано-Франківськ, 30-31 травня 2008 р.); науково-практичній конференції “Запровадження у МВС України системи управління якістю: проблеми і перспективи” (м. Київ, 6 червня 2008 р.).

**Публікації.** Основні положення і висновки дисертації викладено у шести наукових статтях, що опубліковані у фахових виданнях, перелік яких затверджено ВАК України та у тезах доповідей на шести науково-практичних конференціях.

**Структура дисертації** обумовлена метою і завданнями дослідження. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які містять сім підрозділів, висновків, списку використаних джерел та додатків. Загальний обсяг роботи становить 256 сторінок, з яких 176 – основного тексту, 30 – список використаних джерел (255 найменувань), 46 сторінок – додатки.

## **РОЗДІЛ 1**

### **РОЛЬ ТА МІСЦЕ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ У СТРУКТУРІ ТРАНСПОРТНОЇ МІЛІЦІЇ**

#### **1.1. Генезис та історіографія патрульної служби транспортної міліції**

Сучасні тенденції розвитку світової економіки характеризуються постійним розширенням господарських зв'язків та міжнародної економічної кооперації. Саме тому пріоритетним напрямом у політиці розвинутих країн світу стали інтеграційні процеси, що передбачають створення умов для вільного перевезення товарів, послуг, капіталів, а також робочої сили. Це

зумовлює постійне зростання транснаціональних потоків і міжнародного транзиту вантажів.

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність функціонуючих протягом року незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів у широтних і меридіональних напрямках створюють усі необхідні умови для збільшення обсягів транзиту вантажів територією нашої держави.

На сучасному етапі збільшення обсягів міжнародного транзиту територією України може стати важливим чинником структурної перебудови її економіки. При цьому слід враховувати, що транзит як вид експорту транспортних послуг є одним із найефективніших, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку та результативну у фінансовому аспекті віддачу.

За оцінками міжнародних експертів Організації об'єднаних націй (ООН) та ЄС, а також прогнозами ради з вивчення продуктивних сил національної академії наук України, до 2010 р. очікується збільшення товарообміну за напрямками європейської вісі “північ-південь” – на 25-30%, євразійської – на 30-35%. У зв'язку з цим можливе відповідне збільшення транзитних перевезень територією України [1].

Складовою частиною транспортної системи країни є залізничний транспорт – одна з важливих базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки, а також потреби населення у перевезеннях [2]. Відповідно до Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту проведення ринкових перетворень на залізничному транспорті сприятиме прискоренню темпів європейської інтеграції, налагодженню більш тісного міжнародного економічного співробітництва та підвищенню конкурентоспроможності українських залізниць на ринку транспортних послуг, дасть можливість ефективно використовувати вигідне геополітичне розташування України, а також збалансувати інтереси залізниць та споживачів їх послуг [3].

Перелічені чинники зумовлюють велику відповідальність держави та її правоохоронних органів за стан правопорядку в усій галузі (на шляхах, у поїздах), безпеку пасажирів, майна та інших благ людини від злочинних посягань. Відповідно до Закону України “Про транспорт” охорона громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів, запобігання правопорушенням та їх припинення, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захист власності від злочинних посягань забезпечуються органами МВС України за сприяння підприємств транспорту [4].

Боротьбу зі злочинністю та охорону громадського порядку на залізничному, водному та повітряному транспорті здійснюють органи внутрішніх справ на транспорті, що є структурними підрозділами МВС України. Понад 80% обсягу діяльності транспортної міліції припадає на підрозділи, що обслуговують саме залізничний транспорт. З огляду на значний обсяг роботи, охорона громадського порядку та попередження злочинності на залізничному

транспорті є надзвичайно складною. У пасажирських поїздах вчинюється близько 1/3 усіх злочинів, зареєстрованих на транспорті; понад 50% із них – на міжобласних маршрутах, третина – у приміських. Коло злочинних діянь, що вчиняються на пасажирському транспорті, доволі широке: вбивства, навмисні тілесні ушкодження, зґвалтування, розбійні напади тощо. Найпоширенішим злочином, що вчиняється у сфері залізничного транспорту залишаються крадіжки вантажів [5, с. 4-5]. Незважаючи на зменшення загального рівня злочинності в країні, кількість злочинів, вчинених на залізничному транспорті у структурі злочинності, в Україні зростає. (Таблиця 1.1.)

Таблиця 1.1

**Основні показники загальнокримінальної злочинності<sup>1</sup>**

№ пп.	показник / роки	1996	2000	2007
1	зареєстровано злочинів загальнокримінальної спрямованості у державі	599339	436790	347624
2	у тому числі на залізничному транспорті	17406	11697	10914
2.1.	питома вага злочинності на залізницях (у %)	2,51	2,67	3,31
3	зареєстровано крадіжок вантажів на залізницях	3296	1890	1768
3.1.	питома вага крадіжок вантажів (у %)	18,94	16,16	16,19
4	загальна чисельність міліції	222645	207976	240200
4.1.	чисельність міліції на залізничному транспорті	6438	6203	6857
5	співвідношення злочинності до чисельності	2,69	1,82	1,45
5.1.	на залізничному транспорті	2,70	1,71	1,59
6	розкрито злочинів патрульною службою	19446	18703	15358
6.1.	на залізницях	2872	1967	1859
6.2.	питома вага розкритих злочинів	3,99	4,28	7,0
6.3.	питома вага розкритих злочинів на залізницях	16,5	16,82	17,4

Забезпечення громадського порядку та громадської безпеки, схоронності вантажів на об'єктах залізничного транспорту значною мірою залежить від діяльності патрульної служби, яка посідає важливе місце у структурі органів внутрішніх справ на залізничному транспорті.

Наявність нарядів міліції на вокзалах, станціях, об'єктах вантажної інфраструктури виступає безумовним та дієвим профілактичним заходом. Водночас слід зазначити, що присутність нарядів патрульної служби на об'єктах залізничного транспорту історично асоціюється у пересічних громадян зі спокоєм та упевненістю у власній безпеці.

Історія розвитку залізничного транспорту тісно пов'язана з організацією та забезпеченням охорони громадського порядку силами підрозділів органів внутрішніх справ.

Показники: у графах 1, 2, 3, 6 – МВС України. Експрес-інформація про стан злочинності на території України: за 12 місяців 1996 р.; за 12 місяців 2000 р.; за 12 місяців 2007 р.;

На початку 40-х років XIX ст. на території Російської та Австро-Угорської імперій розпочалося інтенсивне будівництво залізниць. У 1840 р. було побудовано 470 км. залізничної колії. Датою введення в експлуатацію першої залізниці на теренах сучасної України прийнято вважати 4 листопада 1861 р., коли перший паровоз прибув із Перемишля до Львова [6, с. 20].

У 1865 р. було введено в експлуатацію лінію Одеса–Балта, яку протягом 1868-1870 рр. було продовжено через Кременчук, Київ до Москви. Водночас було прокладено лінії Полтава-Київ-Брест, Курськ-Харків-Ростов [7, с. 186-187]. У 1900 р. довжина шляхів сполучення Російської імперії становила вже 23600 км.

Із початком експлуатації перших залізничних ліній з'явилася необхідність мати особливий поліцейський нагляд на той час у вигляді жандармських команд і ескадронів. Вони були зведені в окремий підрозділ, який отримав офіційну назву – жандармська залізнична поліція – і перебував в оперативному підпорядкуванні Міністерства шляхів сполучення.

На початковому етапі, який можна іменувати зародженням, правове положення жандармських поліцейських команд не було визначено, тому вони виконували вимоги будівельників і місцевої залізничної адміністрації, перебуваючи під її контролем.

27 липня 1861 р. було затверджено „Положення про жандармські поліцейські управління Санкт-Петербурзько-Варшавської і Московсько-Нижегородської залізниць”, що стало першим спеціальним нормативним актом, який регламентував правове положення жандармської залізничної поліції. У січні 1867 р. усі жандармські управління, що перебували до цього в підпорядкуванні Інспекції залізниць та Міністерства шляхів сполучення, були передані у підпорядкування Корпусу жандармів. Слід зазначити, що в оперативному обслуговуванні двох із них знаходилися ділянки залізниць, що проходили територією сучасної України.

Утворені жандармські поліцейські управління залізниць були органами, що контролювали та забезпечували, насамперед, охорону громадського порядку на залізницях. Вони виконували також і інші функції, зокрема: спостереження за порядком на пасажирських і товарних станціях та порядком у потягах; спостереження за додержанням паспортних правил; реєстрацією громадян, які служать і проживають на залізницях, запобігання на залізницях різного роду страйкам; нагляд за перевезеннями Військового міністерства (перевезеннями військ, військового вантажу); спостереження за іноземними військовими розвідниками; розслідування крадіжок та попередження злочинів у поїздах і на станціях та інше [8, с. 17-19].

Протягом 1867-1917 рр. одним із основних охоронних заходів, що проводились жандармськими поліцейськими управліннями залізниць, була охорона при проїзді імператорських поїздів.

Структура жандармського поліцейського управління залізниць складалася з „начальника управління, дільничних офіцерів (на кожні 200 верст по одному), нижніх чинів в унтер-офіцерському званні (на кожну станцію по дві, а в столицях – по три людини)” [9, с. 101].

У структурі правоохоронних органів Російської імперії на території України діяло п'ять жандармських поліцейських управлінь на залізницях: Київське, Кременчуцьке, Одеське, Харківське та Харківсько-Царицинське, у складі яких функціонувало 30 відділень. До липня 1914 р. в Україні на залізницях несли службу і здійснювали функції як загальної, так і політичної поліції 62 генерали та офіцери, 53 вахмістри, 1355 унтер-офіцерів [10, с. 9]. Основними силами “благочиння і порядку” були співробітники патрульно-постової служби. Патрулювались не тільки вокзали та станції, але й депо, майстерні, склади, під'їзні колії. Щомісяця жандарми зобов'язані були обійти всю територію відведеної дільниці залізниці [11, с. 6].

Жандармські поліцейські управління залізниць Російської імперії проіснували до 4 березня 1917 р., коли Тимчасовий уряд прийняв рішення про їх ліквідацію.

Ліквідація жандармської залізничної поліції за тих умов призвела до активізації діяльності іноземних розвідувальних служб, різкого збільшення кількості крадіжок вантажів, що перевозилися, самовільних захоплень пасажирами поїздів, нерегульованого перевезення продовольчих товарів, дезорганізації функціонування всього залізничного транспорту.

Потреба забезпечення правопорядку на транспортних магістралях спричинила упродовж усього терміну діяльності Тимчасового уряду до жовтня 1917 р. створення та функціонування на залізницях “загонів Червоної гвардії, бойових та сторожових дружин, військової залізничної міліції, залізничної міліції як штатного органу охорони правопорядку, карного розшуку, сторожової охорони” [12, с. 165 - 166].

25 жовтня (7 листопада) 1917 р. Тимчасовий уряд було скинуто і влада перейшла до рук Рад, які з перших днів своєї роботи приділяли значну увагу проблемам організації управління залізничним транспортом та охороні громадського порядку на його комунікаціях.

Наприкінці листопада 1917 р. на залізницях для охорони продовольчих вантажів, боротьби зі спекуляцією було створено спеціальну продовольчу міліцію. Вона охороняла залізниці, вокзали, потяги під час їхнього проходження, забезпечувала порядок при посадці пасажирів у вагони, залучалася до складу військових команд для супроводу маршрутних поїздів із хлібом, м'ясом та іншими продуктами [13, с. 23-24].

Наступний етап (II), який можна назвати становленням патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, розпочався, на нашу думку, із прийняттям 29 січня 1918 р. на засіданні Надзвичайного Всеросійського з'їзду залізничних робочих Положення про народну залізничну міліцію, яким вводилася загальна міліційна повинність залізничників з метою охорони громадської, особистої та майнової безпеки, порядку у смузі відчуження залізниць [14, с. 6].

30 січня 1918 р. Рада Народних Комісарів видала Декрет „Про Утворення Всеросійської міжвідомчої надзвичайної комісії з охорони залізниць”, у підпорядкування якої повинні були перейти всі організації з охорони залізниць, що існували на момент видання Декрету. Це був перший правовий акт

Радянського уряду, спрямований на централізацію охорони громадського порядку на залізничному транспорті [11, с.7].

Із 23 березня 1918 р. Декретом Ради народних комісарів „Про централізацію управління, охорони залізниць та підвищення їх пропускної спроможності” комісію було передано у підпорядкування Народного комісара шляхів сполучення та перейменовано у Всеросійську надзвичайну комісію з охорони шляхів сполучення. Поклавши на Народний комісаріат шляхів сполучення відповідальність за організацію роботи залізничного транспорту, Рада народних комісарів доручила створення єдиної охорони по всій мережі залізниць. Відповідно до Декрету вже 27 березня 1918 р. Народний комісаріат шляхів сполучення затвердив Положення про Всеросійську надзвичайну комісію з охорони шляхів сполучення [11, с. 7]. Для підтримки належного громадського порядку на залізницях створювалися загони, що склалися переважно із залізничників. Загони військової охорони вели боротьбу з безквитковим проїздом пасажирів, неконтрольованим перевезенням вантажів, простоем вагонів і паровозів, несумлінним виконанням працівниками залізниць своїх обов'язків тощо [15, с. 80]. Таким чином, Рада Народних Комісарів об'єктивно дійшла висновку про необхідність відновлення спеціалізованого силового підрозділу на залізницях.

Процес реорганізації підрозділів, що виконували функції з охорони громадського порядку і безпеки на залізничному транспорті, тривав.

17 липня 1918 р. постановою Ради Народних Комісарів було утворено Управління з охорони шляхів сполучення, а в Москві при Всеросійській надзвичайній комісії було створено залізничний відділ, що виконував функції боротьби з контрреволюцією, спекуляцією, саботажем на всій мережі залізниць, складовою частиною якого були патрульні загони. 9 лютого 1919 р. Раднарком УРСР ухвалив декрет „Про організацію міліції” [16, с.10].

У період громадянської війни Всеросійський центральний виконавчий комітет 18 лютого 1919 р. прийняв Декрет „Про організацію залізничної міліції і залізничної охорони” та Положення про робочо-селянську залізничну міліцію, якими регламентувався порядок організації залізничної міліції та залізничної охорони й управління ними, а також визначалися їх завдання та функції. Це заклало основу адміністративно-правової діяльності патрульної служби міліції щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту. Усі раніше існуючі на залізниці організації, в обов'язки яких входила охорона залізничних колій і станцій, скасовувалися, а їхні функції передавалися залізничній міліції Народного комісаріату внутрішніх справ [13, с. 26].

Про особливе значення залізничного транспорту свідчить прийняття 8 квітня 1919 р. Радою Робочої і Селянської Оборони постанови „Про заходи забезпечення від ушкоджень і псування залізничних колій, рухомого складу і всякого роду технічних споруджень та будівель”, у якому зазначалось: „З метою найкращого забезпечення від ушкоджень та псування залізниць, їхніх шляхів і рухомого складу, а також усякого роду технічних споруд та будівель, що знаходяться в смузі відчуження, необхідних для нормальної роботи



залізниць, визнаються необхідними такі заходи: місцеві залізничні надзвичайні комісії і надзвичайні комісії виконавчих комітетів приймають найенергійніші заходи щодо боротьби з особами, які протидіють або не виконують розпоряджень по охороні на місцях залізниць, їхніх шляхів, споруд і будівель. Їм надається право піддавати арештові усіх винних.” [17, с. 44 - 46].

Обстановка, що складалася в республіці, вимагала вжиття надзвичайних заходів щодо охорони об'єктів залізничного транспорту. Це знайшло своє відображення у постанові Ради Робочої і Селянської Оборони від 10 жовтня 1919 р. „Про відповідальність за злочинне руйнування залізничних споруд”, яким закріплювалося, що „...для припинення випадків злочинного руйнування залізничних споруд або замаху на такі затриманих на місці злочину розстрілювати в порядку безпосередньої розправи, а інших, за скоєння тих же злочинів, але на місці вчинення не затриманих, судити в 24-годинний термін за законами воєнного часу” [18, с. 185].

Відповідно до Постанови Ради Робочої і Селянської Оборони від 23 січня 1920 р. про посилення охорони й оборони залізниць в межах прифронтової смуги ці завдання поклалися на штаби військ внутрішньої охорони республіки. З їхнього складу виділялися спеціальні військові частини, до функцій яких входило всіляке сприяння органам народного комісаріату шляхів сполучення, транспортного відділу Всеросійської надзвичайної комісії та залізничної міліції щодо надання в їхнє розпорядження (за вимогою відповідного органу) збройної сили [19, с. 152 - 153].

У лютому 1920 р. в організацію управління створеної залізничної міліції було внесено зміни, зокрема ліквідовано підвідділи залізничної міліції при губернських і повітових відділах міліції, яким вона підпорядковувалася. Таким чином залізнична міліція виходила з-під підпорядкування територіальних органів міліції. Натомість були створені місцеві управління залізничної міліції, основну частину яких складали підрозділи патрульної служби, що діяли незалежно від адміністративних територіальних кордонів усією залізницею. Цей принцип лінійності залишився й досі [20, с. 52-53].

10 липня 1920 р. постановою Всеросійського центрального виконавчого комітету та Ради народних комісарів було затверджено Положення про робочо-селянську міліцію, де було чітко визначено її склад: міська і повітова, промислова, залізнична, водна, кримінально-пошукова. Відповідно до цього Положення при Головному управлінні міліції створювався залізничний відділ, на кожній залізниці засновувалося лінійне управління залізничної міліції даної дороги, що поділялося на райони і ділянки з утворенням у них районних управлінь. Залізнична міліція виконувала усі функції загальної (міської і повітової) міліції і користувалася її правами. Крім того, на неї поклалися спеціальні функції з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки, спричинені особливостями життя в районі залізниці, які включали заходи щодо збереження вантажів, що перевозились, пожежної безпеки, надання адміністрації допомоги щодо безперебійної та безпечної роботи, безпеки руху поїздів.

Наступним етапом (III) реорганізації патрульної служби, що здійснювали охорону громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту, стало затвердження 1 вересня 1920 р. Радою Праці й Оборони постанови про створення військ внутрішньої служби республіки, відповідно до якого як єдиний вид військ виступали війська внутрішньої охорони, вартіві частини, війська залізничної охорони, залізнична і водна міліція та інші частини, призначені для охорони, підтримки порядку та забезпечення виконання розпоряджень уряду [19, с. 154].

Специфіка залізничного транспорту, його особливе значення в народному господарстві республіки спричинили видання наказу по військах внутрішньої охорони від 3 грудня 1920 р. про те, що залізничну міліцію у повному складі з усіма апаратами було включено до військ внутрішньої служби республіки і перейменовано у залізничну міліцію внутрішньої служби [14, с. 13].

Це положення діяло недовго. Відповідно до постанови Ради праці й оборони від 21 січня 1921 р. „Про реорганізацію військ внутрішньої служби Республіки” патрульна служба залізничної міліція ввійшла до складу військ Всеросійської надзвичайної комісії [21, с. 31-32].

Декретом Ради народних комісарів від 14 липня 1921 р. “Про охорону продовольчих маршрутів” охорону продовольчих та інших цінних вантажів, які перевозилися залізничним транспортом, було покладено на патрульну службу залізничної міліції.

9 грудня 1921 р. у зв'язку з прийняттям постанови Всеросійського Центрального виконавчого комітету і Ради праці й оборони „Про охорону складів, пакгаузів і комор, споруд на залізничних коліях” залізничну міліцію було скасовано, її функції поділили між трьома відомствами. Охорона вантажів, складів і приміщень покладалася на Народний комісаріат шляхів сполучення та його місцеві органи; охорона шляхів сполучення й окремих споруд, що мали стратегічне значення, – на військове відомство; боротьба зі злочинністю, підтримання порядку і спокою на залізничних станціях – на транспортний відділ Всеросійської надзвичайної комісії [13, с. 28].

Однак уже 6 лютого 1922 р. Декретом Всеросійського центрального виконавчого комітету Всеросійську надзвичайну комісію було скасовано, а завдання щодо охорони залізничних колій було покладено на Народний комісаріат внутрішніх справ, до складу якого було включено підрозділи патрульної служби.

Правонаступником Всеросійської надзвичайної комісії стало утворене 15 листопада 1923 р. Об'єднане державне політичне управління СРСР, що керувало роботою транспортних органів Державного політичного управління на залізницях на території відповідних союзних республік.

Аналогічну реорганізацію було проведено і в Україні. Слід зазначити, що правотворчість України, у тому числі й у сфері охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті, у відбудовчий період (1921–1925 рр.) розвивалася за декількома напрямками:

1) використовувався накопичений досвід Росії – на території України вводилися в дію законодавчі акти Росії;

2) приймалися власні законодавчі акти, хоча в цілому відбувалося запозичення правових норм та інститутів із загального радянського законодавства;

3) у законодавчих актах РРФСР зазначалося, що їх дія поширюється і на території інших радянських республік;

4) у зв'язку з утворенням Союзу РСР на території України вступали в дію законодавчі акти СРСР [20, с. 58-59, 66-67; 81].

Із 4 грудня 1931 р. постановою Ради народних комісарів СРСР завдання з охорони та оборони залізничних об'єктів було покладено на війська Об'єднаного державного політичного управління, а функції охорони громадського порядку на перонах, вокзалах тощо було передано відділам і управлінням воєнізованої охорони Народного комісаріату шляхів сполучення, у структуру яких було включено підрозділи міліціонерів.

Однак діяльність воєнізованої охорони виходила далеко за межі покладених на неї функцій. Охорона не могла вести ефективну боротьбу із кримінальною злочинністю на залізничному транспорті, оскільки не була наділена спеціальними формами і методами роботи. У зв'язку з цим назріла гостра необхідність створення спеціальних органів щодо підтримки правопорядку на залізницях країни [22, с. 286].

У тридцяті роки минулого століття зросла роль міліції у забезпеченні громадського порядку на залізничному транспорті. У зв'язку з цим згідно зі спільним наказом Народного комісаріату внутрішніх справ (НКВС) СРСР та Народного комісаріату шляхів сполучення СРСР від 26 червня 1937 р. № 370/229Ц організовується залізнична міліція для охорони громадського порядку, боротьби з кримінальними злочинами та розкраданням соціалістичної власності на залізничному транспорті [10, с. 97]. У Головному управлінні міліції НКВС СРСР було утворено відділ залізничної міліції, у підпорядкуванні якого знаходилися відділи залізничної міліції, засновані в місцях розташування управлінь залізниць [23, с. 65-66]. На виконання даного наказу 10 липня 1937 р було організовано відділ залізничної міліції НКВС УРСР.

Залізнична міліція укомплектовувалась співробітниками транспортних органів, які вивільнилися в Головному управлінні державної безпеки, а також рядовий і начальницький склад воєнізованої охорони Народного комісаріату внутрішніх справ, з якого були сформовані підрозділи зовнішньої постової служби.

Порядок роботи органів залізничної міліції був визначений у додатку до наказу НКВС СРСР № 370-1940 р., що мав назву „Тимчасове положення про залізничну міліцію Народного комісаріату внутрішніх справ СРСР”.

Цим положенням на зовнішню постову службу залізничної міліцію було покладено функції: охорона громадського порядку на станціях залізниць; спостереження за виконанням працівниками залізниць та пасажирами правил, спрямованих на підтримку громадського порядку, дотримання встановлених для залізничного транспорту законів, постанов, наказів та інструкцій, притягнення до відповідальності осіб, які порушують ці правила; боротьба з бандитизмом, грабежами, крадіжками, розкраданням соціалістичної власності,

спекуляцією та іншими кримінальними злочинами; боротьба з хуліганством, з дитячою безпритульністю на залізничному транспорті, затримання безпритульних і бездоглядних дітей; здійснення паспортного режиму на території земель, що відводяться у відання залізничного транспорту [8, с. 30].

Західні області України упродовж 1920-1939 рр. перебували під владою Польщі, де функціонувала своя транспортна поліція, до складу якої входила самостійна структурна одиниця – патрульна залізнична поліція.

6 листопада 1939 р. після приєднання Західної України до складу СРСР було видано наказ НКВС СРСР "Про організацію територіальної та залізничної міліції Західної України і укомплектування її кадрами" [10, с. 54].

У листопаді 1940 р. всі органи залізничної міліції передаються в оперативне підпорядкування шляхово-транспортному відділові НКВС СРСР, на який покладається відповідальність за її діяльність.

Для забезпечення участі міліції у виконанні завдань щодо зміцнення тилу та реорганізації її органів стосовно нестатків воєнного часу Президія Верховної Ради СРСР 20 липня 1941 р. прийняла Указ „Про об'єднання Наркомату держбезпеки і Народного комісаріату внутрішніх справ у єдиний Наркомат внутрішніх справ СРСР". У структуру Народного комісаріату внутрішніх справ СРСР поряд з іншими управліннями ввійшли: Головне управління військ з охорони залізничних споруд, Головне управління шосейних доріг, Відділ залізничних і водних перевезень. Це дозволило зосередити всі зусилля щодо боротьби з ворожою агентурою та злочинністю в одному органі, реалізувати заходи щодо зміцнення охорони громадського порядку. Зовнішня постова служби органів міліції на залізничному транспорті була реорганізована у стройові частини зі складу яких формувались міліцейські загони для супроводження евакуйованих і вантажів та оперативні заслони міліції на станціях щодо своєчасного проходження військових ешелонів. На стройові підрозділи транспортної міліції покладалась завдання забезпечення протиповітряної оборони [24, с. 86-87]

У роки Другої світової війни територія України була окупована військами фашистської Німеччини. Охорону залізничних комунікацій було покладено на армійські підрозділи вермахту, тому що залізниця використовувалася винятково у військових цілях.

У цей період загальна довжина залізничної колії на території країни зменшилася на 4 тисячі км, що після звільнення зумовило активізацію роботи з її відновлення, а відповідно, й організацію охорони громадського порядку та громадської безпеки. На залізницях склалося особливо напружене становище [24, с. 95].

У зв'язку з випадками бандитизму на залізничному транспорті у квітні 1945 р. в міліції було створено спеціальні відділення з боротьби з бандитизмом, до складу яких увійшли групи та взводи міліціонерів стройових частин.

Із середини 1947 р. в історії правоохоронних органів на залізничному транспорті розпочався новий етап (IV). Відповідно до спеціальної постанови уряду СРСР органи залізничної міліції вийшли з підпорядкування МВС СРСР, а їхні завдання стали виконувати знову створені управління охорони, що

знаходились у підпорядкуванні Міністерства державної безпеки СРСР. Ці управління виконували одночасно функції органів міліції та органів державної безпеки. Для забезпечення охорони громадського порядку у складі органів залізничної міліції було створено стройові підрозділи зовнішньої патрульної та постової служби.

Таке становище зберігалось до 15 березня 1953 р., коли Указом Президії Верховної Ради СРСР було створено союзно-республіканське Міністерство внутрішніх справ, що об'єднало окремо існуючі МВС СРСР і Міністерство державної безпеки СРСР. Це у свою чергу спричинило створення управлінь МВС залізниць, у тому числі на залізницях України.

Однак уже наприкінці 1953 р. Управління МВС Південно-Західної залізниці було перетворено у Шляхово-транспортне управління Південно-Західної залізниці. На початку 1954 р. це управління було перейменовано в Дорожній відділ міліції МВС Південно-Західної залізниці, як і п'ять інших, після укрупнення залізниць у 1953 р. У лінійних відділах на великих залізничних вузлах створювались дивізіони зовнішньої постової служби міліції.

З метою поліпшення взаємодії у роботі територіальної і транспортної міліції, встановлення єдиного керівництва всіма силами міліції органи транспортної міліції і її структурні підрозділи з 1959 р. передавалися у підпорядкування міністерств внутрішніх справ союзних республік, територією яких проходили залізниці. Такі дії було закріплено наказом МВС УРСР від 21 липня 1959 р. № 90 „Про підпорядкування Дорожніх відділів міліції Донбаської, Львівської, Одеської, Придніпровської, Південно-Західної, Південної залізниць МВС УРСР”.

Подальше реформування структури підрозділів внутрішніх справ на транспорті відбувалося відповідно до наказу МВС СРСР від 11 лютого 1969 р., згідно з яким у складі центрального апарату МВС СРСР утворилося самостійне Управління транспортної міліції МВС СРСР, яке здійснювало керівництво діяльністю всіх підрозділів транспортної міліції, у тому числі і на залізничному транспорті у масштабі країни. У його підпорядкування увійшов і створений 1971 р. відділ транспортної міліції МВС УРСР. Водночас дивізіони зовнішньої постової служби транспортної міліції було реорганізовано у батальйони, роти, взводи та відділення патрульної та постової служби при лінійних органах. У 1974 р. в органах внутрішніх справ на великих залізничних вузлах республіканських, крайових і обласних центрів було створено спеціальні підрозділи (взводи) зі супроводу вечірніх і нічних приміських потягів.

1976 р. на базі відділів транспортної міліції було утворено Донецьке, Львівське, Одеське, Придніпровське, Південно-Західне, Південне управління транспортної міліції МВС УРСР, у структуру яких як складова частина увійшла патрульна та постова служба.

Наказом МВС СРСР від 26 березня 1980 р. № 250 Управління транспортної міліції було реорганізовано в Головне управління внутрішніх справ на транспорті МВС СРСР. У зв'язку з цим 1981 р. Управління транспортної міліції МВС УРСР було перейменовано відповідно в Управління внутрішніх справ на транспорті.

З метою поліпшення ефективності управління органами внутрішніх справ на транспорті та удосконалення їх організаційної структури наказом МВС СРСР від 2 вересня 1983 р. № 0235 “Про організаційно-штатну структуру міліції на залізничному, водному та повітряному транспорті” було визначено типову структуру органів внутрішніх справ на транспорті, що містила: управління (відділ) внутрішніх справ на транспорті, лінійний відділ внутрішніх справ, лінійне відділення внутрішніх справ і лінійний пункт міліції та підрозділи патрульної та постової служби з охорони громадського порядку та супроводження поїздів. Підрозділи із супроводження поїздів (батальйон або рота) створювались при управлінні або у складі лінійного відділу внутрішніх справ. Слід зазначити, що Статут патрульно-постової служби міліції Української РСР (оголошений наказом Міністра охорони громадського порядку Української РСР від 17 січня 1963 р. № 25) визначав діяльність міліції як обов’язки нарядів міліції на залізничному та водному транспорті, тоді як Статут патрульно-постової служби радянської міліції (оголошений наказом МВС СРСР від 20 липня 1974 р. № 200), враховуючи зростання ролі транспорту в житті країни, визначив спеціальні функції міліції на транспорті як особливі обов’язки нарядів міліції на залізничному, водному та повітряному транспорті.

Після розпаду СРСР та із здобуттям Україною незалежності завдання щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничних магістралях нашої країни було покладено на Управління внутрішніх справ на залізничному транспорті Міністерства внутрішніх справ України, що ознаменувало новий етап (V) розвитку патрульної служби. Нині це управління містить: лінійні управління на Донецькій, Львівській, Одеській, Придніпровській, Південно-Західній, Південній залізницях, лінійні відділи внутрішніх справ на транспорті, лінійні відділення та лінійні пункти міліції, підрозділи патрульної служби з охорони громадського порядку та супроводження поїздів.

Починаючи із 60-70-х років минулого століття, повсякденна діяльність патрульної служби міліції з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті здійснювалася, спираючись на досягнення науки соціального управління та управління органами внутрішніх справ.

В юридичній літературі питання наукового обґрунтування діяльності патрульно-постової служби міліції, зокрема адміністративної, вперше були досліджені в 60-х роках ХХ ст. відомим вченим М.І. Єропкіним [25]. Окрім того, проблемам адміністративної діяльності міліції, визначенням її видів та суті присвятили свої роботи вчені: Ф.Е. Колонтаєвський [26], А.В. Мешалкін [27], Л.Л. Попов [28], В.К.Гіжевський [29] та інші. Незважаючи на різні підходи до визначення поняття адміністративної діяльності, всі вони одноставні у тому, що під нею слід розуміти виконавчо-розпорядчу, підзаконну, державно-владну діяльність міліції щодо організації та здійснення охорони громадського порядку, попередження і припинення злочинів та інших правопорушень. Такі підходи у свою чергу слугували науковим підґрунтям та поштовхом для подальшого дослідження шляхів підвищення ефективності організації патрульної служби

міліції.

О.Б. Чорномаз [30], О.Г.Ярема [31], В.Й. Развадовський [32] та інші займались вивченням понять “громадський порядок”, “охорона громадського порядку” та “організація охорони громадського порядку” на транспорті. Однак саме теоретичні положення, що безпосередньо стосувалися змісту цих категорій щодо залізничного транспорту, не були визначені.

Дослідженню поняття “громадська безпека” та співвідношенню його з поняттями “громадський порядок” і “забезпечення громадської безпеки”, зокрема на транспорті, присвятили свої наукові праці О.М. Бандурка, І.П. Веремеєнко, І.П. Голосніченко, В.К. Гіжевський, В.Л.Грохольський, Є.В. Додін, М.В. Ковалів, О.І. Остапенко, Ю.І. Римаренко та інші. Всі вони загалом дійшли до спільної позиції щодо змісту цих понять.

У контексті нашого дослідження необхідно зазначити, що діяльність служб органів внутрішніх справ на залізничному транспорті здійснюється за децю інших умов порівняно з територіальними органами внутрішніх справ. Це, насамперед, зумовлено специфікою функціонування залізничного транспорту, яка характеризується низкою особливостей.

Особливості функціонування органів внутрішніх справ на транспорті досліджувались В.Л. Грохольським [33, с. 20-23], А.А. Жижком [34, с. 5], М.В. Ковалівим [35, с. 10-11], А.В. Мілашевичем, [36], В.К. Гіжевським [37, с. 69] та іншими вченими, що сприяло їх визначенню і використанню в діяльності органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку забезпечення громадської безпеки.

Актуальними є сучасні питання подальшого вдосконалення організації взаємодії патрульної служби лінійних органів внутрішніх справ на транспорті з територіальними органами внутрішніх справ та службою воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України щодо забезпечення громадської безпеки на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури.

Значний внесок у дослідження питань взаємодії здійснили вчені: В.Т. Білоус, І.Л. Бородін, Ю.Ф. Кравченко, М.В. Коваль, А.Т. Комзюк, В.В. Колпаков, Н.І.Нижник, В.І. Оліфер, В.Л. Ортинський, О.І. Остапенко, В.Д. Сущенко, В.О. Шамрай, В.К. Шкарупа, О.О. Юхно та багато інших.

Наукове і практичне значення мають праці науковців близького та далекого зарубіжжя, які були присвячені проблемам теорії організації, зокрема діяльності правоохоронних органів, у тому числі і на залізничному транспорті. Це роботи С.С. Алексеєва, А.А. Богданова, О.Ф. Бондаренка, Д.М. Гвишиани, Г.Г. Зуйкова, Ю.М. Козлова, А.С. Петрова, Т.О. Проценка, А.Ф. Майдикова, В.И. Терещенка, В.А. Тютюника, Н.П. Туманова, Г.А. Федоренка, К. Адамецьки, И. Ансоффа, Л. Берталанфи, Л. Водачека, Э. Воутилайнена, Э. Тейлора, А. Файоля, та інших.

Водночас доводиться констатувати, що сьогодні в умовах структурного та технологічного реформування залізничного транспорту, покладення на органи внутрішніх справ завдань територіальної оборони, зміни концепції мобілізаційної готовності та готовності до дій під час проведення заходів

цивільної оборони, діяльність патрульної служби міліції в тактичному відношенні, а також у контексті організації взаємодії з охороною громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту з відповідними підрозділами територіальної міліції та службою воєнізованої охорони Укрзалізниці вимагає подальших комплексних досліджень.

Таким чином, слід зазначити наступне:

По-перше, залізничний транспорт має важливе значення як для міжнародної, так і для національної безпеки будь-якої країни. Залізничними коліями перевозять понад 70% усіх вантажів і пасажирів в Україні. Залізниця залишається засобом об'єднання економічного та культурного простору та розвитку регіонів держави.

По-друге, особливості середовища функціонування, призначення, виконання функцій у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту зумовлюють створення та розвиток специфічних підрозділів лінійних органів в системі МВС України – патрульної служби міліції як основного суб'єкта системи забезпечення громадського порядку та громадської безпеки.

По-третє, вивчення історичного досвіду створення та розвитку патрульної служби міліції на залізничному транспорті дозволить використати усі позитивні моменти щодо вдосконалення форм та методів діяльності у сфері охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки.



## **1.2. Поняття, завдання й особливості організації охорони громадського порядку підрозділами патрульної служби міліції на залізничному транспорті на сучасному етапі**

Реформування державного та політичного устрою в державі, розвиток демократії, пріоритетність прав і свобод людини над державними інтересами, зміни в економіці, участь громадян у державному управлінні суттєво впливають на діяльність правоохоронної системи України. Здійснення визначених Конституцією України функцій спонукають державні органи постійно вести пошуки нових форм і методів роботи, спрямованих на ефективне забезпечення внутрішньої безпеки держави, правопорядку, захисту конституційних прав і свобод громадян, а також до активізації боротьби з усіма видами правопорушень [38; 39; 40].

МВС України не функціонує відокремлено, а посідає особливе місце в апараті державного управління та певне місце у соціальних системах. Це зумовлено тим, що всі його складові (підсистеми) покликані охороняти правопорядок, забезпечувати громадську безпеку на всьому державному просторі, де проживають громадяни та функціонують підприємства, установи й організації інших галузей чи сфер державного управління. МВС, перебуваючи у системі органів виконавчої влади, має відмінний, порівняно з іншими, статус, певні повноваження щодо державних і громадських структур, тобто компетенцію, яка містить у собі визначену законом або іншими нормативними актами сукупність прав та обов'язків цього органу. Адже будь-який орган для виконання поставлених перед ним завдань має бути наділений відповідними правами та обов'язками. Водночас слід зауважити, що завдання визначають функції органу, тобто основні напрями його практичної діяльності та нерозривний зв'язок прав і обов'язків із завданнями та функціями, які він виконує. Підвищення рівня захищеності прав і свобод громадян вимагають нових підходів до діяльності всіх структурних ланок органів внутрішніх справ, які ґрунтуються на дослідженні форм, методів та умов діяльності міліції.

Транспортна міліція як спеціалізований структурний підрозділ органів внутрішніх справ впродовж свого існування виконує важливу суспільну функцію – забезпечення діяльності транспортних артерій держави, безпеки вантажних і пасажирських перевезень, захисту особистих і майнових інтересів громадян від злочинних посягань, а також підтримання належного громадського порядку на об'єктах залізниць. Це пов'язано з тим, що транспорт належить до такої сфери людської діяльності, в якій порушення громадського порядку впливає на нормальне функціонування окремих підприємств і закладів, а також галузі загалом. Тому Закон України “Про транспорт” [4] покладає на МВС України, за сприяння підприємств транспорту, завдання щодо охорони громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів, запобігання правопорушенням та їх припинення, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захист власності від злочинних посягань. Поняття “громадський порядок” є одним із найпоширеніших і часто вживається як в законодавстві, так і в юридичній

літературі. Проте в законодавстві відсутнє визначення категорії “громадський порядок”.

Громадський порядок – це система відносин, належний порядок, що склався у суспільстві, який відповідає інтересам держави та всіх її громадян. Поняття “громадський порядок” у проекції на сферу залізничного транспорту не вичерпує свого традиційного змісту, а має свої характерні риси, пов'язані із забезпеченням громадської безпеки не тільки на самих об'єктах залізничного транспорту, й при користуванні рухомим складом. [37, с. 67]. Тому, як справедливо відзначає В.К. Гіжевський, „громадський порядок на об'єктах залізничного транспорту – це визначена система суспільних зв'язків та відносин, що забезпечують громадський спокій, громадську мораль, людське достоїнство, життя та здоров'я людей, а також нормальне функціонування галузей транспорту та його об'єктів” [41, с. 11-12]. Водночас представники Білоруської наукової школи розглядають громадський порядок на об'єктах залізничного транспорту як визначену систему громадських відносин, які складаються в результаті дотримання людьми встановлених соціальних норм (права, моралі, користування залізничним транспортом та інше), що регулюють поведінку людей, збереження матеріальних цінностей, а також необхідних умов для нормального функціонування об'єктів залізничного транспорту [42, с. 158].

Забезпечення громадського порядку – це діяльність нарядів міліції з охорони громадського порядку і боротьби з правопорушеннями на транспортних магістралях, у пасажирських та приміських поїздах, а також під час проведення масових заходів [43, с. 6]. На нашу думку, забезпечення охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту – це здійснення державними органами (у тому числі спільно із громадськими організаціями) комплексу заходів з охорони життя та здоров'я громадян, захисту їх честі та достоїнства, прав, свобод, законних інтересів, збереження матеріальних цінностей при користуванні залізничним транспортом.

Охорона громадського порядку, забезпечення громадської безпеки, боротьба з правопорушеннями на вулицях, площах, в парках, на транспортних магістралях, портах, в аеропортах та інших громадських місцях, а також при проведенні масових заходів, ліквідації наслідків аварії, катастрофи, стихійного лиха покладається на патрульну службу міліції [44].

Компетенцію патрульної служби міліції громадської безпеки визначає встановлене у нормативно-правових актах коло повноважень щодо охорони громадського порядку, забезпечення прав і свобод громадян та громадської безпеки. Функції патрульної служби міліції визначаються як комплекс організаційних і правоохоронних дій з організації і безпосереднього здійснення охорони громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, громадської безпеки. Забезпечення ефективної охорони громадського порядку, надійний захист прав і свобод громадян, інтересів суспільства і держави нерозривно пов'язані з необхідністю чітко налагодженої, побудованої на наукових засадах організації роботи всіх апаратів і підрозділів, що так чи інакше стосуються громадської безпеки [45, с. 30-34].

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті – це окрема соціальна система, що певним чином впливає на інші об'єкти державного управління, а також піддається відповідному адекватному впливові. Визначальний інтерес у цьому зв'язку викликають специфічні умови діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті та їх взаємодія з територіальною міліцією.

Дана специфіка обумовлена технологією процесу перевезення матеріальних цінностей і людей низкою об'єктивних чинників (технологічних, економіко-географічних, демографічних, соціально-психологічних), без урахування яких діяльність патрульної служби міліції щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту не буде ефективною [46, с. 120].

У контексті нашого дослідження зазначені чинники доцільно розглянути детальніше. Так, до технічних чинників насамперед належать: централізація управління залізничним транспортом, наявність підприємств, установ та організацій різного профілю технологічної діяльності, значна кількість нормативних актів, які регламентують діяльність окремих господарських структур і залізниці в цілому; зосередження значних матеріальних цінностей; доступність рухомого складу, інших об'єктів пасажирських перевезень; можливість виникнення надзвичайних ситуацій техногенного характеру внаслідок порушення технологічної дисципліни та несанкціонованого втручання в діяльність залізниці; постійне збільшення швидкості перевезень, що вимагає проведення спеціальних технічних і правоохоронних заходів [47, с. 190-201; 48, с. 4].

Економіко-географічні умови визначають: найбільші на Євро-Азійському континенті транзитні можливості; концентрацію вантажних і пасажирських потоків та інтенсивність пасажирських перевезень; роботу залізничного транспорту з урахуванням сезонних та погодних змін; графік роботи у цілодобовому режимі з нерівномірним навантаженням на обслуговуючий персонал протягом робочої зміни.

Демографічний чинник передусім обумовлює: зростання міграційних процесів у межах адміністративно-територіальних одиниць, регіональної та міждержавної міграції, вчинення значної кількості правопорушень працівниками залізниці та мешканцями прилеглих населених пунктів; привабливість об'єктів залізничного транспорту для неповнолітніх.

Серед соціально-психологічних особливостей можна зазначити: значну довжину ділянок обслуговування лінійними органами; невідповідність територій оперативної діяльності лінійних підрозділів адміністративно-територіальному розподілу; швидко змінюваність оперативної обстановки на об'єктах залізничного транспорту; використання громадськими об'єднаннями, окремими громадянами можливості блокування руху поїздів чи перешкоджання нормальному функціонуванню залізниць з метою привернення уваги органів державної влади та місцевого самоврядування для досягнення здебільшого економічних цілей.

Усе це вимагає від працівників патрульної служби особливих професійних навичок, знань та уміння швидко орієнтуватися в обстановці, яка складається, та діяти самостійно, вміло і рішуче в екстремальних ситуаціях, брати на себе відповідальність [10, с. 5; 48].

Залізнична транспортна система загального користування, без урахування промислового залізничного транспорту, сягає 30,3 тис. кілометрів колії, які експлуатують шість Державних територіально-галузевих об'єднань Державної адміністрації залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України, до складу яких входять 27 дирекцій залізничних перевезень. Вантажних вагонний парк налічує 174939 вагонів. Для вантажних операцій відкрито 1684 станції. На залізницях держави знаходиться значна кількість товарних вагонів та вантажів, які є власністю інших країн. Обслуговування пасажирів здійснюється на 126 вокзалах, 1684 станціях, 4749 платформах маршрутів приміського сполучення. Щодобово у русі знаходиться 8429 пасажирських вагонів Укрзалізниці та 368 вагонів іноземних країн [49, с. 50-60]. Територією країни проходить три залізничні міжнародні пан'європейські транспортні коридори – № 3, 5, 9, а також п'ять основних сполучень залізниць – № 3, 5, 7, 8, 10 [50]. Через порти Ізмаїл та Рені здійснюється взаємодія з пан'європейським коридором № 7 [51].

Реалізація політики розвитку європейських транспортних коридорів сприяє розвитку економіки країни. Прикладом цього може слугувати розвиток трансконтинентальної мережі залізничних перевезень „Оновлення шовкового шляху”, що дає можливість скоротити термін перевезення вантажів із країн Азії до Європи та в зворотному порядку на половину [52, с. 137-138].

Одним із завдань, пов'язаних із забезпеченням матеріальних цінностей, які перевозяться залізничним транспортом, є створення комп'ютерної системи обліку вантажів і контейнерів, надання інформації в електронному вигляді на митниці на кордонах України з Словаччиною, Польщею, Російською Федерацією. Інформація заноситься на станціях формування поїздів на широкій колії Словачії, Польщі, Казахстану, Російської Федерації, Китаю, Кореї та в інших країнах, де функціонують вантажні термінали [53].

У зв'язку з підготовкою концепції організації роботи трансконтинентальних контейнерних перевезень лінійним управлінням на Львівській залізниці внесено пропозиції керівництву Державного територіально-галузевого об'єднання “Львівська залізниця” та Управління МВС України на залізничному транспорті, які полягають у необхідності підключення відділу інформаційних технологій лінійного управління до електронної мережі, що обслуговує перевезення, вирішення технічних проблем сумісності обладнання, програмного забезпечення, порядку користування базами даних та узгодження відомчих норм МВС України з нормативно-правовими актами, якими користуються в системі міжнародних залізничних перевезень [54; 55, с.10].

Особливістю діяльності залізниці є те, що рух потягів здійснюється протягом усієї доби за розкладом [56], що зумовлює цілодобове перебування на вокзалах і станціях пасажирів. Споживачі послуг перебувають на об'єктах залізничного транспорту визначений період часу, що створює їм додаткові

труднощі за необхідності звернутися до міліції, що, відповідно, впливає і на якість реагування правоохоронців на інформацію стосовно вчинення правопорушень, виявлення технологічних браків. Це у свою чергу призводить до порушення цілісності вантажу та значно ускладнюється відсутністю постійного технологічного контролю маршруту руху поїзда [57, с. 166-170]. Саме тому особлива увага лінійних підрозділів, зокрема патрульних нарядів, спрямовується на забезпечення збереження вантажів від розкрадання, недопущення розукомплектування вагонного обладнання, псування засобів диспетчерської централізації руху стрілочних переводів, сигналізації з безпеки руху на ділянках колії міжстанційних перегонів та станційного обладнання з маневрової роботи, каналів зв'язку та енергопостачання, мереж водопостачання [58, с. 349].

Дільниця оперативної діяльності лінійного підрозділу має протяжність декілька сотень кілометрів і визначається наказом лінійного управління на залізниці з урахуванням адміністративно-територіального розподілу колії між дирекціями залізничних перевезень, транспортними міжрайонними прокуратурами, що входять до складу прокуратури відповідної області.

Відмінність дільниці оперативної діяльності лінійних підрозділів з адміністративно-територіальним розподілом на рівні району, району у місті, в межах областей для лінійного управління спричиняє ускладнення щодо взаємодії під час планування заходів патрульної служби транспортної міліції при проведенні спільних заходів з територіальними органами із забезпечення громадського порядку та громадської безпеки.

Наприкінці 80-х рр. минулого століття розвиток економіки країни сягнув такого рівня, при якому порушення ритму перевезень стало суттєво впливати на стан діяльності окремих галузей промисловості, дотримання державою та окремими суб'єктами господарської діяльності міжнародних домовленостей, а порушення графіку міждержавних пасажирських перевезень із площини суто відомчої переросло у площину політичних міждержавних відносин. Блокування руху поїздів, як пасажирських, так і вантажних, стало використовуватися громадськими об'єднаннями та окремими громадянами з метою досягнення політичних чи економічних цілей. Прикладом, може слугувати блокування поїздів маршруту "Софія-Санкт-Петербург" протягом трьох діб у червні 1990 р. громадою греко-католиків села Давидів Пустомитівського району Львівської області; "Москва-Софія" протягом тижня у вересні 1998 р. мешканцями села Багрянівка Глибокського району Чернівецької області, які вимагали поліпшення умов життя; "Москва-Будапешт" – у листопаді 2004 р. на станції Тернопіль з політичних міркувань; вантажних поїздів протягом тижня на станціях перетину державного кордону із Польщею щодо завезення на територію України польського вугілля для теплових електростанцій у 1996-1997 рр. [63].

Вищенаведене висвітлює особливості діяльності, притаманні підрозділам транспортної міліції щодо забезпечення громадського порядку. Тому для повнішого усвідомлення поняття організаційної характеристики сил і засобів міліції на транспорті необхідно з'ясувати поняття "організація". В теорії права

під організацією прийнято розуміти сукупність пов'язаних між собою складових частин (елементів) відповідного об'єкта, а також зв'язків (взаємовідносин) між ними та іншими об'єктами, в результаті чого утворюється певне зовнішнє організаційне середовище. У загальному контексті поняття „організація” застосовується разом з поняттями „структура” і „система” щодо соціальних, економічних об'єктів. У ньому, як правило, фіксуються динамічні риси і закономірності системи, тобто такі, що належать до функціонування, поведінки і взаємодії її частин. Будь-яка організація має об'єктивні закономірності побудови, функціонування і розвитку.

Функціональні характеристики організації полягають у змінах в системі під впливом зовнішніх і внутрішніх умов на основі вдосконалення її параметрів. В умовах інтенсифікації суспільних процесів зростання рівня організованості системи забезпечує підвищення ефективності її функціонування. Використання потенційних можливостей організації зумовлює вибір форм, методів і засобів удосконалення будь-якої діяльності [60, с. 294-295]. Разом з тим представник Білоруської наукової школи П.І. Станкевич під організаційними методами розуміє вплив на структурну побудову системи з метою надання їй властивостей налагодженого механізму, здатного функціонувати найбільш раціонально [42,с.20].

На нашу думку, організація діяльності у сфері внутрішніх справ – це обґрунтована законом виконавчо-розпорядча діяльність державних (за широкою участю громадськості) органів, спрямованих на безпосереднє забезпечення охорони громадського порядку, боротьби зі злочинністю, громадської безпеки, впровадження в життя паспортних правил (реєстрації) та дотримання режиму перебування в країні іноземних громадян та осіб без громадянства (останнє витікає із Плану заходів МВС щодо реалізації пріоритетів діяльності органів внутрішніх справ на 2008 рік [61]).

Організація в органах внутрішніх справ забезпечує взаємодію систем, підрозділів і служб органів внутрішніх справ як єдиного цілого з метою виконання поставлених перед ними завдань у сфері внутрішніх справ держави. Поняття організації в цьому розумінні висвітлює його основні якості і проявляється у двох аспектах: організації апарату (статика організації); організації процесу діяльності (динаміка організації).

Характеризуючи аспект статичної організації, необхідно акцентувати увагу на тому, що вона не існує сама по собі, а призначена для виконання певних завдань і функцій.

Охорону громадського порядку на залізничному транспорті можна охарактеризувати як практичне забезпечення порядку на об'єктах пасажирської інфраструктури та інших громадських місцях. Охорона громадського порядку полягає у попередженні й припиненні правопорушень; охороні державної та індивідуальної власності; наданні допомоги громадянам тощо [62, с. 9]. Водночас організація охорони громадського порядку – це система заходів, що забезпечують високу оперативну готовність особового складу, ефективне використання сил і засобів підрозділів органів внутрішніх справ, активне залучення громадських формувань, що беруть участь в охороні громадського

порядку на об'єктах залізничного транспорту [43 с. 8]. Для забезпечення охорони громадського порядку призначені підрозділи патрульної служби [63].

Організація патрульної служби міліції лінійних відділів відрізняється своєю специфікою, яку доцільно розглянути детальніше.

Підготовка єдиної дислокації постів та маршрутів патрульної служби міліції щодо забезпечення громадського порядку, наприклад, на залізницях держави (розробляється відповідно до Статуту патрульно-постової служби міліції України, оголошеного наказом МВС України від 28.07.1994 р. № 404 [63], та Положення про лінійне управління на залізниці, затвердженого наказом УМВСТ від 06.05.2006 р. № 84 [64]), вимагає врахування територіальних, охоронних, інформаційних особливостей діяльності підприємств залізничного транспорту і повинна забезпечити виконання нарядами патрульної служби таких завдань:

- 1) охорона громадського порядку;
- 2) боротьба з крадіжками вантажів, контроль за дотриманням правил користування залізничним транспортом;
- 3) конвоювання затриманих та взятих під варту осіб, взаємодія з підрозділами внутрішніх військ МВС України, що виконують конвойні функції під час перевезення арештованих, засуджених та взятих під варту осіб відповідно до Зводу розкладу руху спецвагонів “СТ” у складі пасажирських поїздів на залізницях України (на залізницях України 50 маршрутів) [65].
- 4) охорона розрядних вантажів на станціях стоянки, аварії з якими внаслідок терористичних дій можуть призвести до техногенних катастроф в масштабах від районного до національного значення.

Діяльність щодо останнього напрямку роботи передбачена постановою Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 460 „Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки, Збройних Сил, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об'єктах підвищеної небезпеки” [66] та Законами України від 2 березня 2000 р. № 1511-III „Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)” [67]; від 6 квітня 2000 р. № 1644-III „Про перевезення небезпечних вантажів” [68]; від 19 жовтня 2000 р. № 2064-III „Про фізичний захист ядерних установок, ядерних матеріалів, радіоактивних відходів, інших джерел іонізуючого випромінювання” [69] та інших міжнародних і національних нормативних актів з галузі транспортного права, що регламентує схоронність вантажів, а також відповідними вказівками МВС України та УМВС України на залізничному транспорті, наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 9 січня 2008 р. № 9 “Про затвердження заходів Міністерства транспорту та зв'язку України щодо запобігання можливим терористичним актам та актам незаконного втручання в діяльність транспорту та зв'язку”.

Вищезазначений план комплексного використання сил і засобів міліції з охорони громадського порядку (єдина дислокація постів та маршрутів) з

урахуванням змін на весняно-літній та осінньо-зимовий періоди, що полягають у зміні графіку супроводження окремих поїздів, згідно з розкладом руху на пасажирських, приміських і вантажних маршрутах, лінійного управління на залізниці УМВС України на залізничному транспорті включає:

1. Пости охорони порядку щодо забезпечення охорони громадського порядку на вокзалах:

а) на вокзалі станції (у касових залах та залах чекання). У системі єдиної дислокація постів та маршрутів патрульної служби на залізничному транспорті пости охорони порядку (ст. 27 Статуту ППСМ України) виставляються тільки на позакласних вокзалах.

2. Маршрути щодо забезпечення охорони громадського порядку та протидії крадіжкам вантажів, недопущення порушень правил перевезення вантажів, виконання антитерористичних заходів:

а) на вокзалах і станціях, де здійснюються пасажирські та вантажні операції (на дільниці обслуговування лінійних відділів, лінійних відділень та лінійних пунктів міліції).

3. Маршрути на станціях, контейнерних площадках щодо забезпечення збереження вантажів у складі спільних груп транспортної міліції та воєнізованої охорони відокремленого підрозділу “Служба охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання (ДТГО) (здійснюється відповідно до Вказівки МВС України і Міністерства транспорту України від 18 листопада 1996 р. № 3-2391 „Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки” [70]), здійснення антитерористичних заходів:

а) спільні спеціалізовані групи воєнізованої охорони Укрзалізниці та патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, створені на вузлових станціях, у тому числі оперативні заслони на стикових станціях. Для підрозділів УМВС України на залізничному транспорті із Білоруською, Молдавською, Російською залізницями та між Державними територіально-галузевими об’єднаннями Укрзалізниці [71, с. 73-77].

4. Маршрути забезпечення громадського порядку та супроводження приміських і пасажирських поїздів:

а) щодо пасажирських поїздів;

б) щодо приміських поїздів;

в) щодо супроводження приміських поїздів спільними нарядами працівників органів внутрішніх справ та охорони державного кордону з метою оперативно-профілактичних заходів з виявлення іноземців та осіб без громадянства, які порушують правила перебування на території України, а також виявлення місць перебування (переховування) нелегальних мігрантів, які проникли на територію України (п. 4 Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 рр. [72]; планів взаємодії регіональних управлінь Державної прикордонної служби України та лінійних управлінь на залізницях УМВС України на залізничному транспорті при виконанні спільних завдань з охорони державного кордону та протидії нелегальній міграції).



5. Маршрути конвоювання відповідно до вимог МВС України в рамках Інструкції про роботу ізолятора тимчасового тримання органів внутрішніх справ України та Інструкції з організації конвоювання затриманих і взятих під варту осіб в органів внутрішніх справ України:

а) щодо конвоювання до ізоляторів тимчасового тримання територіальних органів внутрішніх справ;

б) щодо конвоювання до слідчих ізоляторів Державного департаменту України з питань виконання покарання.

6. Забезпечення громадського порядку під час проведення заходів з обміну плановими вартами заарештованих та взятих під варту осіб відповідно до спільного наказу МВС України та Державної адміністрації залізничного транспорту України від 19.07.2004 р. № 797/142Ц.

Необхідно відзначити, що особливості діяльності патрульної служби транспортної міліції не завжди враховуються Департаментом громадської безпеки МВС України при підготовці окремих управлінських рішень. Наприклад, на виконання п. 7 Рішення колегії МВС України від 04.10.2006 р. № бкм/2 „Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян” стосовно внесення до Єдиної дислокації постів та маршрутів територіальних органів внутрішніх справ нарядів з охорони громадського порядку на залізничних вокзалах та прилеглих територіях (привокзальних площах), з урахуванням вимог наказу МВС України від 27.02.2004 р. № 213 „Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України” [73], передбачалась передача відповідної чисельності особового складу транспортної міліції до складу територіальної. Однак це можна зробити тільки на шести позакласних вокзалах України (Київ-пасажирський, Дніпропетровськ, Донецьк, Львів, Одеса, Харків), оскільки у всіх інших випадках на наряди патрульної служби покладаються специфічні обов’язки, що виконуються залежно від технологічного режиму роботи станції (графіку проходження пасажирських, приміських, вантажних та спеціальних поїздів). У даному випадку лінійний відділ на вказаних станціях залучає двох працівників міліції щодобово (Київ-пасажирський – 4) для забезпечення виключно охорони громадського порядку. Загалом по Україні передачі підлягало б 14 штатних одиниць патрульної служби. Окрім того, особовий склад транспортної міліції в системі службової підготовки проходить спеціальний курс навчання щодо забезпечення збереження вантажів від крадіжок, визначення можливих наслідків при порушенні правил перевезення розрядних вантажів, діям з недопущення техногенних аварій внаслідок несанкціонованого втручання сторонніх осіб у процес перевезення, вивантаження або інших дій з предметами, сполуками чи речовинами, які перевозяться. Відтак передача штатної чисельності патрульної служби міліції лінійних органів внутрішніх справ (відповідно до п. 7 Рішення колегії МВС України від 04.10.2006 р. “Про діяльність міліції громадської безпеки, оптимізації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян”), що використовується для

патрулювання залізничних вокзалів, призведе до розмивання професійного ядра за рахунок зміни умов служби, зникнення спеціалізації щодо попередження крадіжок з рухомого складу, негативно вплине на забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту. (Навчальний і тематичний плани перепідготовки міліціонерів патрульної служби територіальних органів, затверджені наказом МВС України від 26.10.2005 р. № 933, не передбачають вивчення відповідних тем [74].)

Водночас слід зазначити, що сьогодні вказана функція набуває особливого значення у зв'язку зі змінами маршрутів перевезення особливо небезпечних та інших сильнодіючих, отруйних речовин (наприклад, катастрофа 16 липня 2007 р. на дільниці станцій Красне–Ожидів). Це частково обумовлено скороченням мережі колії.

Перевезення сильнодіючих, отруйних, радіоактивних вантажів у першому кварталі 2008 р. тільки по Львівській залізниці становило 253,1 тисяч тон з урахуванням того, що 75% від загальної кількості перевезень небезпечних вантажів становлять транзитні вантажі, до яких входять хімічні, сильнодіючі, отруйні, радіоактивні, біологічно активні речовини. Тенденції росту транзитних перевезень, їх кількість, а також номенклатура розрядних вантажів впродовж календарного року може збільшитися щонайменше втричі [49, с. 117-118]. Більшість з хімічних сполук віднесено до розрядних вантажів, охорону яких на шляху пересування здійснює воєнізована охорона Укрзалізниці спільно із підрозділами транспортної міліції. Перевезення хімічно активних речовин в основному здійснюється спеціальними маршрутами. Однак у зв'язку із зменшенням обсягів перевезень не на всіх ділянках перевезення проводиться обвідним шляхом навколо міст і великих населених пунктів, що пов'язане зі скороченням довжини мережі колії та створює потенційну загрозу населенню у випадку аварії з порушенням цілісності вагону чи контейнера. Маршрути перевезень радіоактивних і вибухових матеріалів проходять залізничними станціями обласних центрів, міст обласного та районного підпорядкування. З метою посилення контролю за станом охорони найбільш небезпечних вантажів, що охороняються службою охорони підприємства відправника, залучено спільні спеціальні групи міліції (основний склад яких становлять інспектори патрульної служби) і воєнізованої охорони, які несуть службу у товарних парках, а також наряди патрульної служби лінійних відділів із забезпечення охорони громадського порядку.

Вагони із високотоксичними речовинами у технологічному режимі стоять на станціях в населених пунктах, що значно збільшує можливість ураження значної кількості людей у випадку здійснення терористичного акту із застосуванням промислових хімічних речовин. Враховуючи, що Статутом патрульно-постової служби міліції України та Тимчасовим положенням про стройовий підрозділ патрульної служби міліції (додаток 2 наказу МВС України від 28.02.2006 р. № 214) забезпечення громадської безпеки на станціях, де відсутні лінійні органи, територіальними нарядами не передбачено [75]. Виникає нагальне питання взаємодії органів залізничного транспорту, відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, підрозділів патрульної служби

транспортних та територіальних органів внутрішніх справ.

Забезпечення громадської безпеки у сфері вантажних перевезень безпосередньо пов'язано із запобіганням протиправних посягань на вантажі та їх збереження, для чого залучаються патрульні наряди, маршрути патрулювання яких пролягають в товарних парках, на контейнерних площадках, інших об'єктах вантажної інфраструктури залізниці. Для ефективної боротьби зі злочинами у сфері вантажних перевезень такі наряди мають володіти відповідними знаннями щодо особливостей вчинення правопорушень на об'єктах транспорту, прийомів маскування злочинів [76, с. 175-178]. Окрім іншого, професійно-кваліфікаційна характеристика передбачає наявність спеціальних знань.

Наприклад, відповідно до Методичних рекомендацій “Першочергові дії міліціонера патрульно-постової служби міліції під час несення служби у товарних парках та на контейнерних майданчиках щодо забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті України” (розроблених згідно з п. 3.5 Зведеного плану роботи МВС України щодо формування та впровадження у діяльність органів і підрозділів внутрішніх справ новітніх форм та методів роботи, затвердженого Рішенням колегії МВС України від 06.02.2004 р. № 1 КМ/1 “Про діяльність міліції громадської безпеки, оптимізації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян”) при встановленні факту прибуття вантажу з комерційним браком рухомого складу з метою розкриття можливого злочину, вивчаючи обстановку на місці події, інспектор патрульної служби повинен:

- оглянути місце події та прилеглу територію з метою виявлення слідів злочину та речових доказів;

- обстежити склад вантажного потяга з метою виявлення свідків або можливих підозрюваних серед осіб, які супроводжують авто чи сільгосптехніку (провідників вагонів, членів локомотивної бригади тощо);

- за можливості вивчити супровідні документи, вагонний лист, накладну, дорожню відомість; встановити осіб, що причетні до обробки даного потяга (вагону), а також працівників інших служб, які під час учинення злочину могли перебувати в парку (на станції), провести за можливості їх опитування;

- встановити, чи перебували на станції на момент прибуття вагону з комерційним браком інші потяги з людьми (військові ешелони, вагони з провідниками, автотехніка із супроводженням тощо). Під час перебування таких потягів на станції шляхом опитування осіб, які прямують в них, встановити обставини злочину та свідків, а також оглянути вагони з метою виявлення предметів злочинного посягання та знарядь злочину. Коли поїзд вже вирушив зі станції, то через технічну контору встановити його подальший маршрут і доповісти оперативному черговому лінійного відділу. У випадку, коли є підстави вважати, що імовірно крадіжку вчинено на шляху прямування, інформацію про обставини вчиненого злочину та прикмети викраденого доповісти рапортом начальнику лінійного відділу внутрішніх справ.

Основним завданням працівників патрульної служби є встановлення найбільшої кількості осіб, які перебували на момент виявлення

правопорушення на території станції, вантажного та контейнерного майданчика. Водночас необхідно вжити заходів для збереження: пломби на вагоні, де вказано станцію, на якій завантажували або перевантажували вантаж, чи станцію, де проводили перевірку вантажу; вагонний лист, за яким можна встановити станцію завантаження вагона, маркування на вантажних та багажних місцях; документи, за якими прибула частина вантажу чи багажу [77].

Для виконання завдання щодо збереження пломб та документів, на нашу думку, необхідно залучити стрільців воєнізованої охорони, які несуть службу на станції, але попередньо перевіривши стан пломб та документів. Не доцільно залишати документи у працівників станції, які відповідають за приймання та розвантаження вантажу. Всі дії, що проводяться інспектором, мають бути спрямовані на збереження обстановки на місці події, що в подальшому дасть можливість провести вивчення місця події та його огляду.

Наведений перелік необхідних технічних знань, якими повинен володіти інспектор патрульної служби під час несення служби, відповідно до п. 1.7 Правил технічної експлуатації залізниць України віднесені до загальних обов'язків працівників залізничного транспорту, що визначає необхідність професійного навчання в межах курсу для прийомоздавачів (товарних агентів) та оглядачів рухомого складу. У випадку покладання функцій безпечного функціонування залізничного транспорту на підрозділи громадської безпеки лінійних управлінь на залізницях відповідно до розпорядження УМВС України на залізничному транспорті від 25.05.2007 р. № 209 „Про організацію виконання в УМВС України на транспорті протоколу селекторної розширеної наради керівництва МВС України від 16.05.2007 р. № 32” та Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України особовому складу необхідно буде проходити навчання та складати іспит на предмет знань Інструкції про порядок вивчення та перевірки знань нормативних актів з безпеки руху поїздів та маневрової роботи працівників залізничного транспорту України [78; 79, с. 20-26].

Дослідники організаційно-правових засад забезпечення збереження вантажів на об'єктах залізничного транспорту В.Л. Грохольський, М.В. Ковалів, В.В. Литвин, В.М. Платіка, С.В. Продайко, В.Є. Соломко, О.О. Юхно розглядають вказану діяльність як окремий напрям оперативно-службової діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті [33; 80, с. 8-9; 81]. Разом з тим в науковій літературі не ставиться питання щодо виділення із складу патрульної служби лінійних підрозділів інспекторів які спеціалізуються на роботі на об'єктах вантажної інфраструктури. На нашу думку, в умовах наявності тенденції зростання крадіжок вантажів протягом 2004-2007 рр. створення спеціальних підрозділів патрульної служби на залізничному транспорті сприяло б посиленню забезпечення громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту, поліпшенню профілактичної роботи у площині технології перевезень вантажів та удосконаленню взаємодії з відомчою воєнізованою охороною із зазначених питань.

Безпосередньо для забезпечення збереження вантажів на залізницях України (станом на 1 травня 2008 р.) залучається 214 інспекторів патрульної

служби із 1541 штатної одиниці, що фінансуються за рахунок коштів державного бюджету (14 %). Окрім того, 68 маршрутів патрулювання включають об'єкти пасажирської та вантажної інфраструктури, що є характерним для дільниць обслуговування лінійних відділень та лінійних пунктів міліції. Загальна чисельність патрульної служби УМВС України на залізничному транспорті становить (на 1 травня 2008 р.) 2617 посад, із них 1077 утримуються за кошти державних територіально-галузових об'єднань. У даному випадку суттєвого значення набуває порядок фінансування підрозділів.

Починаючи з 1997 р., підрозділи патрульної служби фінансувалися за рахунок коштів залізниць України, що здійснювалось відповідно до наказу МВС України від 8 вересня 1997 р. № 599 “Про організацію роботи осіб рядового і начальницького складу органів та підрозділів внутрішніх справ по охороні власності” на підставі укладених договорів між залізницями та УМВС України на залізницях. Однак чисельність особового складу патрульної служби міліції визначалась не від стану оперативної обстановки на залізниці, а від спроможності державного територіально-галузового об'єднання фінансувати додаткові витрати. До 2004 р. кошти надходили із загальних доходів залізниці, а з 2004 по 2006 рр. – із доходів госпрозрахункового підприємства “Пасажирська служба” залізниці. З 2007 р. витрати на утримання особового складу було віднесено до технологічних витрат пасажирської та локомотивної (з квітня 2007 р. служби приміських перевезень) служб державного територіально-галузового об'єднання. Водночас співвідношення чисельності бюджетної міліції та патрульної служби, що утримувалась за кошти Укрзалізниці, зменшилось – із 18,5% у 1997 р. до 15,7 % у 2008 р. (Таблиця 1.2.).

Введення додаткової чисельності працівників міліції та використання їх на пріоритетних напрямках спільної діяльності МВС України та Укрзалізниці сприяло посиленню громадського порядку та громадської безпеки при перевезенні пасажирів, протидії незаконній міграції [82, с. 48], підвищило ефективність боротьби з розукомплектуванням вагонного обладнання, засобів сигналізації та зв'язку, сприяло запобіганню злочинним посяганням та забезпеченню надійної схоронності вантажів, що перевозяться залізницями.

*Таблиця 1.2.*

**Витрати  
Укрзалізниці на утримання особового складу патрульної служби  
за період 2006-2008 рр.<sup>2</sup>**

№	рік/сума	2006	тис.грн	2007	тис. грн.	2008	тис. грн.
1	Донецька	166	3292,2	142	3320	142	4045,5
2	Львівська	76	2169,98	88	2432	88	3405,6
3	Одеська	91	7553,3	226	9200	226	9200
4	Південна	214	2227,9	257	6480	257	9870,2
5	Південно-Західна	71	1896,2	142	3500	142	3980,3
6	Придніпровська	222	5611,1	222	6090	222	7090,0
7	Укрзалізниця	1003	22778,4	1077	31022	1077	37591,4*

у графі 3.– 2007. Наказ УМВС України на залізничному транспорті від 28 лютого 2008 р. № 49 “Про оголошення рішення колегії за результатами оперативно-службової діяльності протягом 12 місяців 2007 р.”;

Юридичною підставою укладання договорів на утримання чисельності патрульної служби міліції за рахунок коштів залізниць з метою налагодження належної безпеки пасажирів, дотримання правопорядку на залізничних станціях і вокзалах були: Комплексна програма профілактики злочинності на 2001-2005 рр., Програма боротьби із правопорушеннями на транспорті на 2004-2006 рр., що дало змогу контролювати криміногенну ситуацію на залізницях держави, активно впливати на її стан за рахунок додаткової чисельності патрульної служби (Рис. 1., таблиці 1.3; 1.4.).

Таблиця 1.3.

**Динаміка злочинності загальнокримінальної спрямованості на залізницях України за 2005-2007 рр.**

№ пп.	показник / рік	2005	2006	2007
1	zareєстровано злочинів	10948	10967	10914
2	розкрито злочинів з п.1	10007	9480	9505
3	розкрито злочинів ПС** з п.1	1962	2011	1969
4	затримано злочинців ПС	2818	2857	3007

Рис.1. Злочинність загальнокримінальної спрямованості на залізницях України за період 1996-2007 рр.

Таблиця 1.4.

**Динаміка злочинності загальнокримінальної спрямованості на об'єктах пасажирської інфраструктури Укрзалізниці за 2005-2007 рр.**

№ пп.	показник / рік	2005	2006	2007
1	вчинено злочинів на вокзалах	785	585	371
2	вчинено у пасажирських поїздах	314	305	259
3	вчинено у приміських поїздах	240	236	125
4	у зоні несення служби патрульним нарядом	322	338	257

4.1.	розкрито злочинів з пункту 4	311	321	232
5	скоєно злочинів у громадських місцях	982	865	603
5.1	розкрито злочинів з пункту 5	755	491	395

Однак відповідно до Закону України „Про загальну структуру і чисельність Міністерства внутрішніх справ України” від 10 січня 2002 р. № 2925-III загальна кількість посад інспекторів (міліціонерів), що утримувалась за рахунок усіх форм фінансування, була обмежена [83].

У Комплексну програму профілактики правопорушень на 2007–2009 рр. було включено положення щодо фінансування штатної чисельності співробітників міліції для забезпечення охорони громадського порядку в транзитних поїздах, електро- та дизель-поїздах приміських маршрутів, що курсують у прикордонній зоні. Однак процедуру укладання договорів у 2007 р. було змінено щодо порядку, який існував з 1997 р. до 2006 р. Внаслідок цього не було укладено договори на утримання особового складу патрульної служби щодо забезпечення охорони громадського порядку у приміському сполученні на Донецькій, Одеській залізницях та у пасажирському сполученні на Південній, що негативно вплинуло на стан правопорядку на залізницях (надходження скарг пасажирів українських міжнародних поїздів у сполученні з Російською Федерацією на крадіжки особистого майна з купе, шахрайство при обміні валюти, незаконну торгівлю, погрози щодо розправи) [84].

Однак не можна погодитися із В.Ф. Бадаговим щодо неефективного використання робочого часу нарядів міліції у 2007 р. та 1 кварталі поточного року, оскільки відсутня науково обґрунтована оцінка діяльності патрульної служби з охорони громадського порядку на залізничному транспорті [84]. В той же час немає необхідності забезпечувати охорону громадського порядку нарядами патрульної служби на усіх маршрутах приміського сполучення, як це пропонує Ю.В. Луценко, оскільки протягом 1 кварталу 2008 р., за даними Укрзалізниці, відправлено 163063 приміські поїзди, в який було скоєно 29 злочинів [84, 85, 86].

Об’єктивна оцінка діяльності патрульної служби міліції щодо забезпечення громадського порядку, у тому числі на залізничному транспорті, буде можлива лише при запровадженні та забезпеченні функціонування системи управління якістю у МВС України відповідно до вимог національного стандарту ДСТУ ISO 9001-2001 „Системи управління якістю” [87] та науково обґрунтованій оцінці діяльності інспектора патрульної служби.

Саме тут доречно буде зауважити, що протягом 1998-2007 рр., незважаючи на неодноразове включення до протоколів спільних нарад Укрзалізниці та відповідних керівних структур МВС України питання про підготовку типового договору на утримання особового складу патрульної служби транспортної міліції між залізницями та лінійними управлінням, його так і не було розроблено. Хоча Міністерство транспорту та зв’язку України у листі від 19.05.2008 № 4470/24/10-08 “Про проведення спільної міжвідомчої наради” порушує питання ”опрацювання та внесення змін до діючих угод щодо підвищення відповідальності з боку підрозділів МВС за дотримання громадського порядку та недопущення збитків залізниць на шляху прямування поїздів”.

Під час дослідження розроблено новий проект такого типового договору та направлено до МВС України та Укрзалізниці (Додаток А).

Як зазначалось вище, Статут ППСМ України визначає основні завдання, порядок організації та несення патрульної служби працівниками міліції щодо охорони громадського порядку, безпеки, боротьби з правопорушеннями на вулицях, площах, транспортних магістралях та в інших громадських місцях [63]. Однак на підставі загальних положень та принципів управління обов’язки посадових осіб органів внутрішніх справ щодо керівництва патрульною службою, порядок її організації, обов’язки та права нарядів міліції, особливості несення служби при проведенні масових заходів за надзвичайних обставин, аналогічні транспортним і територіальним підрозділам, дещо відрізняються.

На таких відмінностях була сконцентрована увага УМВС України на залізничному транспорті при підготовці Службової записки “Щодо виконання п. 7 рішення колегії МВС України від 04.10.2006 р. № бкм/2 з питань організації патрульної служби на залізничному транспорті” [88]. До них було віднесено:

- умови служби щодо графіку роботи;
- порядок проведення інструктажів щодо техніки безпеки на залізничному транспорті для всіх працівників, які прибули на службу;
- необхідність проведення окремого інструктажу: а) для спільних груп міліції та воєнізованої охорони щодо забезпечення схоронності вантажів в товарних парках, на контейнерних майданчиках, вантажних дворах; б) нарядів супроводження приміських і пасажирських поїздів.

Водночас було визначено і низку інших відмінностей, які прямо чи опосередковано характеризують специфіку діяльності інспекторів патрульної служби [89, с. 133]. Коло питань, які підлягають нормативно-правовому регулюванню щодо діяльності патрульної служби на залізничному транспорті, надто широке і багато в чому визначається необхідністю прийняття управлінських рішень у багатофункціональній системі [90, с. 51].

Як підсумок можна зазначити, що лише узагальнивши усі зазначені питання і визначивши зміст наукових праць в цьому контексті, можна спрямувати дане наукове дослідження на розв'язання проблеми удосконалення діяльності патрульної служби на залізничному транспорті. Актуальність такого підходу, на наш погляд, полягає в тому, що, фактично, на цьому рівні постановки і розв'язання питання наукові розробки вчених-юристів за сучасних умов виявились найменш повними.

Отже, наведений аналіз умов діяльності патрульної служби на рівні лінійних і районних відділів і відділень транспортної та територіальної міліції (без детального дослідження діяльності інспекторів патрульної служби лінійних пунктів міліції, яких немає у структурі територіальних підрозділів органів внутрішніх справ [91]) дає можливість зробити висновок:

- забезпечення громадського порядку на залізничному транспорті – це діяльність нарядів патрульної служби міліції з охорони громадського порядку і боротьби з правопорушеннями на транспортних магістралях, у пасажирських і приміських поїздах, яка відрізняється в організаційному та правовому аспекті від діяльності підрозділів патрульної служби територіальних органів внутрішніх справ;

- об'єктивна оцінка діяльності патрульної служби щодо забезпечення громадського порядку буде можлива лише при запровадженні системи управління якістю у МВС України з урахуванням особливостей діяльності транспортної міліції та науково обґрунтованій оцінці роботи інспектора.



## Висновки до розділу 1

Підсумовуючи викладені у першому розділі дисертації положення, можемо зробити певні висновки.

По-перше: залізничний транспорт має надзвичайно важливе значення для міжнародної та національної безпеки нашої країни. Адже ним перевозиться понад 50% усіх вантажів та пасажирів. Особливості середовища функціонування, призначення, виконання функцій у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту зумовлюють створення та розвиток специфічних підрозділів органів внутрішніх справ на транспорті в системі МВС України – патрульної служби міліції як основного суб'єкта забезпечення громадського порядку та безпеки.

По-друге: вивчення історичної спадщини сфери функціонування залізничного транспорту дозволить використати усі позитивні моменти з метою удосконалення форм та методів діяльності щодо охорони громадського порядку і забезпеченні з громадської безпеки

По-третє: під діяльністю патрульної служби міліції на об'єктах залізничного транспорту розуміється система комплексних заходів організаційного характеру, які б підтримували безпеку функціонування залізничного транспорту та були б спрямовані на підтримку громадського порядку, захист прав і законних інтересів громадян, учасників перевізного процесу, транспортних підприємств від злочинних та інших протиправних зазіхань.

По-четверте: виконання підрозділами патрульної служби міліції лінійних органів завдань та функцій щодо охорони громадського порядку і забезпечення громадської безпеки перебуває у прямій залежності від своєчасного реагування на зміни ситуації, оперативного інформування про злочини, інші правопорушення та події, реагування на які належать до компетенції міліції.

По-п'яте: вплив кожного з чинників, який визначає особливості діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, з часом змінюється, підсилюючи одні та послаблюючи інші обставини.

## РОЗДІЛ 2

### ДІЯЛЬНІСТЬ ПІДРОЗДІЛІВ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ МІЛІЦІЇ З ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ ТА ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ГРОМАДСЬКОЇ БЕЗПЕКИ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ

#### **2.1. Адміністративно-правові засади діяльності патрульної служби міліції з охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті**

Діяльність міліції щодо забезпечення прав, свобод, законних інтересів громадян, захисту життя, здоров'я, майна від злочинних посягань потребує постійного вивчення та удосконалення. МВС України, визначаючи основні завдання службової діяльності, ставить за мету забезпечення пріоритетних напрямів наукових досліджень проблем удосконалення діяльності міліції щодо зміцнення правопорядку на основі комплексного використання сил і засобів міліції, зокрема на об'єктах транспортної інфраструктури країни [92].

У цьому контексті вбачається актуальним визначення основних засад організації діяльності патрульної служби з охорони громадського порядку та громадської безпеки.

Засади визначають зміст і спрямованість правового регулювання суспільних відносин щодо діяльності патрульної служби міліції та включають загальнолюдські, типологічні, конкретно-історичні, міжгалузеві, галузеві ознаки.

Загальнолюдські ознаки зумовлені певним рівнем розвитку цивілізації, втілюють прогресивні здобутки адміністративного права, історії людства і широко визнані у міжнародних документах. До цих ознак, зокрема, належать: захист прав і свобод людини; юридична рівність громадян перед законом; верховенство закону; верховенство закону як акту волевиявлення вищого представницького органу державної влади; єдність юридичних прав і обов'язків людей; закріплення в нормах права процесуальних механізмів захисту прав людей; застосування юридичної відповідальності тільки у разі вчинення особою винного протиправного діяння.

До типологічних ознак засад діяльності патрульної служби міліції на залізничному транспорті належать: гуманізація діяльності, збільшення питомої ваги відомчих нормативних актів, які гарантують соціальну захищеність кожної людини; закріплення охорони різних форм власності; розширення застосування сучасних технічних засобів.

Конкретно-історичні ознаки відображають специфіку діяльності патрульної служби в реальних соціальних умовах; тактичних прийомів оперативно-службової діяльності; зміни організаційно-штатної структури; інтенсифікації нормотворчої діяльності насамперед з питань соціального захисту громадян; різноманіття форм та методів застосування сил та засобів.

Міжгалузеві ознаки засад діяльності патрульної служби на залізничному транспорті характеризують передусім організацію взаємодії з іншими правоохоронними органами, громадськістю з метою належного забезпечення громадського порядку та громадської безпеки.

Галузеві ознаки охоплюють лише організаційну побудову, визначають завдання і функції, виховні та організаційно-правові форми, методи та засоби їх реалізації. За своїм правовим і практичним положенням така галузева служба є основним видом діяльності міліції з охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю, забезпечення громадського порядку на транспортних магістралях держави.

Основні завдання патрульної служби міліції знаходять конкретизацію у функціях її підрозділів. При цьому необхідно враховувати їх специфічний зв'язок: якщо завдання характеризують мету, якої необхідно досягти, то функції визначають зміст діяльності для досягнення цієї мети.

Аналіз рішень колегій, інших документів МВС України свідчить про те, що в діяльності підрозділів патрульної служби міліції, зокрема на транспорті, виникають проблеми, пов'язані з необхідністю удосконалення правового регулювання, організації і тактики охорони громадського порядку, підвищення професійної підготовки міліціонерів, налагодження взаємодії з територіальними підрозділами внутрішніх справ та органами залізничного транспорту, які виконують функції з охорони вантажів, майна, забезпечують громадську безпеку на об'єктах транспорту тощо [93; 94].

Патрульній службі міліції для ефективного виконання свого основного завдання, що полягає в охороні громадського порядку та боротьбі зі злочинністю, вкрай необхідні відповідні кадрові, достатні матеріальні та технічні ресурси, під якими прийнято розуміти вживаний у Статуті патрульно-постової служби міліції України термін "сили і засоби". Від правильного розташування сил і засобів, а також умілого їх використання значною мірою залежить успішне виконання завдань патрульної служби з охорони громадського порядку.

Сили і засоби виступають основними елементами організаційної структури патрульної служби міліції та призначені для охорони громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян і громадської безпеки. Правильна розстановка та вміле використання сил і засобів належать до організаційної діяльності лінійних органів внутрішніх справ [95, с. 53-55 ].

Патрульну функцію як різновид діяльності здійснює система підрозділів з відповідними апаратами управління. Вони мають певну організаційну побудову, згідно з якою за нею та її складовими закріплено весь комплекс завдань і функцій, спрямованих на забезпечення охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю [96, с. 4-5 ].

Об'єкт організації визначає суб'єкт управління, його функції, склад та структуру. Ці положення стосуються як системи апаратів та підрозділів міліції громадської безпеки в цілому, так і патрульної служби, внутрішньої організації кожної з її окремих ланок [97, с. 12-13].

Організаційна структура ОВС, включаючи патрульну службу, становить цілісну систему, засновану на поділі функцій між посадами та підрозділами, що взаємодіють між собою [98, с. 49]. Їй притаманні такі властивості, як централізація і децентралізація, інтегрування і диференціація, структуризація і проектування, адаптація і саморегулювання, регулювання тощо [99, с. 37-38]. Вона є засобом, за допомогою якого забезпечуються максимальні результати виконання завдань з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю.

Процес удосконалення організаційної будови патрульної служби органів внутрішніх справ вимагає приведення її у відповідність з вимогами сьогодення. Але і в цьому випадку застосування наукових методів проектування структур надає можливість ще до впровадження тих чи інших пропозицій у практику оцінити їх, побачити недоліки і обрати найбільш оптимальний варіант. Якщо ж такі зміни здійснювати часто, то це може призвести до небажаних наслідків, що полягатимуть у неякісному виконанні завдань, які стоять перед органами внутрішніх справ.

Наявність у структурі патрульної служби міліції організаційних зв'язків не тільки забезпечує цілісність організації, а й впорядковує розташування усіх його елементів. Ці зв'язки можуть по-різному поєднувати між собою посади та структурні підрозділи.

Під організаційною побудовою підрозділів патрульної служби міліції слід розуміти сукупність підрозділів, наділених функціями та повноваженнями для виконання завдань з охорони громадського порядку, боротьби зі злочинністю на станціях, вокзалах, в поїздах, систему взаємовідносин цих підрозділів, що наділені широким спектром діяльності, постійно взаємодіють з громадськими формуваннями з охорони громадського порядку та державного кордону, органами залізничного транспорту, на котрі покладені окремі правоохоронні функції (воєнізованою охороною щодо забезпечення громадської безпеки та збереження власності, бригадами поїзду щодо забезпечення громадського порядку та безпеки руху тощо), митними та прикордонними органами [100, с. 62-63].

Організаційну структуру підрозділів патрульної служби міліції визначають завдання та функції, які вона виконує. Загалом вони окреслені у Законі України "Про міліцію".

Функції і права патрульної служби визначають Статут патрульно-постової служби міліції України, наказ МВС України від 30.08.1999 р. № 555 „Про затвердження Положення про стройовий підрозділ міліції щодо забезпечення громадського порядку та супроводження поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління” та інших нормативно-правових актів, які окреслюють їх компетенцію. Практичну реалізацію функцій та завдань зазначеної служби забезпечують керівники лінійних органів внутрішніх справ, начальники та командири апаратів і підрозділів патрульної служби за двома взаємопов'язаними напрямками: внутрішньо- та зовнішньоорганізаційним [63; 100].

Об'єктами управлінського впливу перш за все виступають:

- адміністративно-виконавча діяльність апаратів управління і підрозділів патрульної служби міліції;
- забезпечення виконання функціональних обов'язків особового складу;
- управління його службовою діяльністю співробітників;
- підбір, розстановка, навчання і виховання кадрів;
- планування роботи; підготовка та прийняття рішень щодо розстановки сил і засобів;
- оперативне управління підрозділами;
- контроль та перевірка виконання поставлених завдань;
- узагальнення та поширення передового досвіду тощо [101, с.131-135].

Другий напрям полягає у лінійній координації діяльності служби з іншими державними органами, галузевими службами лінійних відділів, територіальних органів внутрішніх справ,

громадськими об'єднаннями, а також адміністрацією підприємств Укрзалізниці при забезпеченні охорони громадського порядку, безпеки руху поїздів і громадської безпеки.

Органічний зв'язок між апаратами управління та підрозділами патрульної служби полягає в тому, що зазначені апарати (відповідно із галузевим розподілом функцій в органах внутрішніх справ) здійснюють керівництво підрозділами, які знаходяться в їх оперативному підпорядкуванні, контролюють їх службову діяльність, надають їм практичну допомогу в організації роботи на місцях тощо.

Підрозділи патрульної служби – це структурні ланки, які безпосередньо входять до складу відповідних органів внутрішніх справ як полки, батальйони, роти, взводи, відділення, групи цієї служби і виконують функції з організації охорони громадського порядку та мають закріплені у відомчих нормативних актах владні повноваження щодо їх здійснення [103]. У такому розумінні організація означає складову змісту діяльності щодо впорядкування певних суспільних відносин, спрямованих на стабілізацію оперативної обстановки, раціональну побудову служб апарату (суб'єктів організації) за напрямками діяльності патрульної служби щодо супроводження поїздів, охорони громадського порядку, забезпечення збереження вантажів, взаємодії з внутрішніми військами та територіальними органами з питань конвоювання засуджених, арештованих і взятих під варту осіб (спеціального контингенту) та інших, а також системи загалом як сукупності відповідних елементів, що взаємодіють між собою і утворюють органічну єдність. Забезпечення громадського порядку – це діяльність нарядів міліції з охорони громадського порядку і боротьби з правопорушеннями на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури Укрзалізниці, у пасажирських і приміських поїздах, а також під час проведення масових заходів які проводяться на об'єктах залізничного транспорту. Забезпечення громадської безпеки силами патрульної служби на залізничному транспорті – це встановлення та підтримання з допомогою правових засобів особливого безпечного режиму функціонування залізничної мережі, направлено на створення нормальних умов для роботи підприємств залізниці, реалізації громадянами прав та виконання ними обов'язків щодо користуванням залізничним транспортом.

Слід зазначити, що саме така діяльність підрозділів патрульної служби транспортної міліції спрямована на створення відповідних нарядів, спільних та інших груп, передбачених Статутом патрульно-постової служби міліції України та Розпорядження МВС України від 28.08.2007 року № 851 “Про підвищення ефективності профілактичної роботи”. Так МВС України намагається якомога ефективніше забезпечити нормативно-правове закріплення структури, функцій та компетенції нарядів, а також своєчасно проводити організаційно-структурну перебудову системи організації підрозділів у випадку її невідповідності меті та завданням щодо стабілізації оперативної обстановки, а також змісту правоохоронної діяльності.

Апарати управління патрульної служби у свою чергу виступають як сукупність людей, об'єднаних для спільної діяльності, реалізації у межах визначеної структури відповідних на основі норм чинного законодавства і діючих у рамках відповідної організаційно-штатної одиниці заходів, що є особливим видом організації.

У контексті дослідженої теми доцільно зауважити, що підрозділи патрульної служби – це підрозділи міліції, які безпосередньо здійснюють охорону громадського порядку та виконують інші адміністративно-виконавчі функції [ 62, с. 270].

Ефективність практичної діяльності підрозділів патрульної служби міліції багато в чому залежить від організації роботи відповідних апаратів управління. У свою чергу критерієм оцінки роботи апаратів патрульної служби є кінцевий результат практичної діяльності її підрозділів з охорони громадського порядку, запобігання злочинам, їх припинення та розкриття, забезпечення безпеки руху та захисту власності від протиправних посягань.

Підрозділи патрульної служби на залізничному транспорті на різних рівнях управління входять до складу міліції громадської безпеки і мають свою систему, а саме:

- на відомчому рівні – організаційно-методичне керівництво патрульною службою міліції на залізничному транспорті здійснює Департамент громадської безпеки МВС України ;

- на галузевому – відділ громадської безпеки УМВС України на залізничному транспорті;

- на регіональному рівні – у складі лінійних управлінь на залізницях функціонують відділи громадської безпеки, що здійснюють оперативне управління підрозділами патрульної служби;

- на місцевому рівні – у лінійних відділах створено службу охорони громадського порядку, якою керує заступник начальника – начальник міліції громадської безпеки, за його відсутності – заступник начальника.

Існуюча структура підрозділів патрульної служби на залізничному транспорті забезпечує організацію охорони громадського порядку згідно з планами комплексного використання сил і засобів міліції єдиної їх дислокації. Підрозділи патрульної служби органів внутрішніх справ, які беруть участь в охороні громадського порядку з урахуванням призначення, підпорядкованості, ролі та місця в діяльності патрульної служби, поділяються на основні та допоміжні сили.

Основні сили – це підрозділи патрульної служби лінійних органів, безпосереднім обов'язком яких є охорона громадського порядку на вокзалах, станціях, у поїздах та в інших громадських місцях. У системі транспортної міліції до них належать: батальйони, роти, окремі взводи при апаратах управління лінійних управлінь, взводи, відділення, групи у складі лінійних органів. Основні сили патрульної служби міліції лінійних органів, що беруть участь в охороні громадського порядку, відповідно до ст. 9 Статуту ППСМ України перебувають у безпосередньому підпорядкуванні начальників (лінійного відділу, лінійного відділення, лінійного пункту міліції), які організують охорону громадського порядку.

Придані сили – це підрозділи органів внутрішніх справ, які відповідно до розпорядження старшого начальника вищого органу скеровуються в оперативне підпорядкування до начальника органу нижчого рівня з метою посилення патрульної служби міліції при ускладненні оперативної обстановки або виникненні певних обставин ( проведення масових заходів, виникнення стихійного лиха, інших надзвичайних подій). До них належать: резервні підрозділи МВС України, особовий склад навчальних закладів МВС України, частини внутрішніх військ, підрозділи “Беркут”, а також підрозділи лінійних управлінь на залізницях, що направлені для охорони громадського порядку на дільницю іншого органу [105]. Необхідно відзначити, що практичний досвід функціонування роти міліції оперативного призначення “Беркут” у складі лінійного відділу на станції Київ-пасажи́рський, зокрема щодо протидії блокуванню транспортних комунікацій, забезпечення охорони громадського порядку під час проведення масових заходів, катастроф та аварій, при стихійних лихах та інших надзвичайних обставинах, здійснення спільних заходів з підрозділами по боротьбі з організованою злочинністю щодо знешкодження злочинних угруповань, беззаперечно свідчить про необхідність створення відповідних підрозділів у лінійних управліннях [106, с. 80; 107].

Досліджуючи організацію діяльності патрульної служби міліції з охорони громадського порядку на залізничному транспорті, не можна не вказати і на те, що структура та штатний розпис стройового підрозділу транспортної міліції залежить від чотирьох компонентів: розміру дільниці, яка обслуговується, потоків пасажирів та вантажів, оперативної обстановки, джерела фінансування [69].

Для успішного вирішення завдань, підвищення ефективності діяльності підрозділи патрульної служби міліції забезпечуються різними видами технічних засобів та службовими тваринами [108].

Удосконалення форм та методів патрульної служби потребує розробок новітньої техніки, що зможе забезпечити високу результативність при мінімальних затратах сил і часу. Науковий прогрес створює сприятливі умови для оснащення підрозділів патрульної служби

необхідною технікою, що у свою чергу сприяє виробленню ефективних тактичних форм і прийомів діяльності патрульно-постових нарядів. Прикладом може слугувати аналіз навчань, що проводились лінійним управлінням у 2006 р., щодо дій нарядів супроводження у пасажирському вагоні при затриманні злочинця. Це вимагає особливої підготовки та наявності спеціальних засобів проникнення та створення світлових і шумових ефектів відволікаючої дії. Практично миттєво розбити вагонне вікно (особливо сучасний склопакет, який виготовляється на підприємствах Укрзалізниці), створивши отвір для проходу, наявними вибуховими засобами не можливо. Використання холостих патронів для створення шумового ефекту у вагоні малоефективне, оскільки внутрішнє оздоблювання виконане із матеріалу, що поглинає звук. Водночас вирішити поставлені завдання для затримання злочинця у замкненому просторі без використання світлозвукових пристроїв, як показали навчання, протягом короткого часу неможливо. Попередні консультації зі співробітниками Державного науково-дослідного інституту МВС України підтвердили, що на сьогодні технологічно пристосовані засоби для проведення зазначених операцій у пасажирських вагонах різних класів, на жаль, відсутні [109]. Таке становище суттєво впливає на стан забезпечення особистої безпеки та попередження службового травматизму [110, с. 271-272].

Необхідно також зауважити, що застосування транспортних засобів суттєво сприяє мобільності міліцейських нарядів, дозволяє швидко реагувати на звернення громадян про допомогу, припиняти правопорушення, переслідувати злочинців і заримувати їх.

При організації служби з охорони громадського порядку на об'єктах пасажирської інфраструктури основна роль відводиться патрульній службі міліції, яка співпрацює з підприємствами із обслуговування пасажирів та громадськими формуваннями. Вміла організація взаємодії нарядів з іншими службами міліції, підвищення професійної майстерності працівників та удосконалення процесу організації за рахунок комплексного використання сил сприяє забезпеченню належного правопорядку та безпеки руху поїздів.

Розкриваючи зміст комплексного використання сил і засобів міліції в охороні громадського порядку, необхідно згадати і про організацію та проведення інформаційно-аналітичної роботи, що дозволяє керівникам лінійного управління, лінійного органу чи підрозділів патрульної служби вживати необхідних, достатньо повних та своєчасних організаційних заходів.

Під організаційними заходами в науці адміністративного права розуміють свідомий акт керівника апарату, командира стройового підрозділу, пов'язаний із вибором мети дій, шляхів та засобів його досягнення [111, с. 219-220]. Рішення начальника лінійного відділу, його заступника – начальника міліції громадської безпеки, командира підрозділу стосовно організації патрульної служби повинно відображати, на нашу думку:

- загальне завдання органу, яке визначається, виходячи із оперативної обстановки, що склалася;
- план організації патрульної служби (об'єкти, на яких необхідно зосередити основні сили, чисельність, види, склад нарядів, розподіл їх за маршрутами супроводження поїздів у різний час доби; характер та форми маневрування силами і засобами);
- завдання щодо матеріально-технічного забезпечення; завдання патрульних нарядів, їх обов'язки, порядок взаємодії між ними, іншими співробітниками міліції, представниками підприємств залізниці, громадських формувань з охорони громадського порядку та державного кордону;
- можливість і форма маневрування силами та засобами під час зміни обстановки; порядок підтримання зв'язку з нарядами; строки подання інформації, сигнали та умовні знаки; порядок контролю за несенням служби; - час готовності до виконання службових завдань.

Складність і різноманітність завдань, що виникають у процесі охорони громадського порядку, боротьби зі злочинністю, обумовлюють більшість організаційних заходів, які приймаються органами внутрішніх справ.

Рішення начальника лінійного органу, його заступника – начальника міліції громадської безпеки, начальника лінійного відділення та лінійного пункту пов'язані як із діяльністю, спрямованою на зовнішнє кероване середовище, так і з внутрішньоорганізаційною діяльністю, тобто удосконаленням організаційної структури, плануванням, роботою з кадрами тощо. Окрім того, на таке рішення мають безпосередній вплив зміни штатної чисельності особового складу, дільниць несення служби, погодних умов, розкладу руху поїздів, перебування на дільниці небезпечних вантажів, спеціальних поїздів, проведення ремонтних робіт із тимчасовими змінами у розкладі руху, знання, досвід, кваліфікація, здібності співробітників, уміння миттєво орієнтуватись у різних ситуаціях, правильно оцінювати обстановку, що склалась на дільниці несення служби.

З огляду на правову характеристику та зміст відомчих нормативних актів, на підставі яких проводяться зміни організації патрульної служби у сфері охорони громадського порядку і безпеки, їх можна умовно поділити на три основні групи.

До першої групи належать установчі акти, що визначають найбільш загальні положення діяльності органів внутрішніх справ з охорони громадського порядку. Такими є закони, постанови Кабінету Міністрів України, накази, інструкції, положення, статuti та інші нормативно-правові акти, які приймаються на рівні МВС України. Наприклад, Закон України “Про міліцію” [44], Постанова Ради Міністрів Української РСР від 27 лютого 1991 р. № 49 “Про затвердження Правил застосування спеціальних засобів при охороні громадського порядку”, накази: МВС України – від 28.07.1994 р. № 404 „Про затвердження Статуту патрульно-постової служби міліції України”; від 28.02.2006 р. № 214 “Про створення патрульної служби Міністерства внутрішніх справ України та реорганізацію дорожньо-патрульної служби державної автомобільної інспекції”; від 30.03.2006 р. № 324 “Про організаційно-штатні зміни щодо створення патрульної служби МВС України”; від 06.05.2006 р. № 456 “Про створення підрозділів організації діяльності патрульної служби в ГУМВС, УМВС”; Управління МВС України на транспорті – від 08.08.2006 р. № 160 “Про затвердження Інструкції щодо організації роботи нарядів міліції під час супроводження пасажирських поїздів”; від 20.11.2007 р. № 326 “Про організаційно-штатні зміни”; лінійного управління на залізниці щодо затвердження: плану комплексного використання сил і засобів міліції по охороні громадського порядку, єдиної їх дислокація, обов'язкових норм виставлення нарядів; лінійних відділів щодо патрулювання спеціальних мобільних груп для боротьби з найпоширенішими правопорушеннями, що скоюються в громадських місцях тощо.

Зазначені відомчі нормативно-правові акти посідають важливе місце серед усієї сукупності законодавства, що стосується організації патрульної служби, регламентуючи основні складові її діяльності, і передбачають заходи, спрямовані на підвищення ефективності функціонування. Вони також слугують підґрунтям для розробки конкретних заходів, наприклад, проведення відповідних операцій із залученням додаткових сил або організації діяльності патрульної служби під час проведення масових заходів тощо.

Доречно буде відзначити, що окремі рішення приймаються на підставі протоколів та рішень спільних нарад і робочих зустрічей Міністерств внутрішніх справ України, Російської Федерації, Білорусі, Молдови, Литви відповідно до угоди щодо співпраці у боротьбі зі злочинністю на транспорті, а також Словаччиною, Чехією, Польщею, Румунією, Угорщиною на підставі угод і договорів [112; 113; 114].

Другу групу становлять заплановані заходи організаційного характеру, передбачені різними планами, що розробляються в МВС України, Управлінні МВС України на залізничному транспорті, лінійних управліннях та лінійних органах. Нормативна цінність їх полягає в тому, що плани містять найважливіші питання щодо поліпшення діяльності патрульної служби лінійних органів, реалізація яких вимагає додаткових зусиль.

Насамперед, це плани роботи МВС України, УМВС України на залізничному транспорті, лінійних управлінь на залізницях. Для апаратів і підрозділів патрульної служби лінійних структурних одиниць передбачено складання кварталних планів роботи [115].

Окрім загальних планів роботи, існують і спеціальні:

- плани забезпечення громадського порядку під час проведення масових заходів;
- типові плани діяльності органів внутрішніх справ під час заходів з охорони громадського порядку в умовах, передбачених Законом України “Про правовий режим надзвичайного стану” [116];
- плани основних заходів щодо попередження злочинів проти власності та у сфері службової діяльності на залізниці.

Планування дає можливість правильно вирішувати найскладніші завдання, поставлені перед працівниками міліції, зосередити увагу на основному, забезпечити комплексне використання сил та засобів, покликаних охороняти порядок та боротися зі злочинністю на ділянках зі складною оперативною обстановкою, досягати високої ефективності роботи.

Третя група організаційних документів містить розроблені на основі всебічного аналізу та оцінки оперативної обстановки щодо комплексного використання в охороні громадського порядку сил міліції, громадських формувань у масштабах:

1) Державної адміністрації залізничного транспорту щодо супроводження міжнародних транзитних пасажирських поїздів, що курсують територією України, Російської Федерації, Республіки Білорусь, які здійснює УМВС України на залізничному транспорті [117];

2) Державної адміністрації залізничного транспорту щодо супроводження міжнародних пасажирських поїздів місцевого сполучення в межах однієї залізниці (Львівська, Південно-Західна), які здійснюються лінійним управлінням на залізниці за узгодженням із пасажирською службою залізниці та УМВС України на залізничному транспорті [118];

3) Державної адміністрації залізничного транспорту щодо забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки, супроводження спеціальних військових ешелонів на маршрутах перевезення військової техніки, інженерного майна та боєприпасів Західного та Південного оперативних командувань Міністерства оборони України (Львівська, Південно-Західна, Одеська залізниці);

4) державного територіально-галузевого об'єднання на залізниці щодо забезпечення безпеки під час перевезення ядерного палива на прикордонній ділянці в межах одного лінійного відділу, (здійснюються лінійним управлінням за узгодженням з Спеціальною службою Державного територіально-галузевого об'єднання та УМВС України на залізничному транспорті) [119];

5) державного територіально-галузевого об'єднання на залізниці щодо супроводження поїздів пасажирського та приміського сполучення (здійснюються лінійним управлінням) [69];

б) ділянок обслуговування лінійного відділу, до складу якого входять лінійні відділення та лінійні пункти міліції (здійснюються начальником лінійного відділу) [120].

У лінійному управлінні на залізниці з метою раціонального використання нарядів міліції на території обслуговування розробляються організаційні заходи щодо їх взаємодії відповідно до Статуту патрульно-постової служби міліції України. Рішення щодо організації приймаються та оформляються:

- на 1 рік – згідно з планом комплексного використання сил та засобів міліції в охороні громадського порядку за єдиною дислокацією з подальшою корекцією на весняно-літній та осінньо-зимовий періоди, за необхідності на добу (постова відомість);
- для вирішення поставленого конкретного завдання – за наказами, спеціальним планом або усними вказівками керівництва.

На нашу думку, організація комплексного використання сил та засобів патрульної служби міліції повинна обов'язково враховувати:

- концентрацію значних людських потоків на вокзалах та станціях;
- зосередження на відносно малих територіях значної кількості матеріальних цінностей у товарних парках та на контейнерних майданчиках; сезонні та погодні коливання;
- цикл роботи на ділянці; розклад руху приміських і пасажирських поїздів; інтенсивність пасажирських перевезень;



- вільний доступ до рухомого складу та об'єктів залізниці (контейнерні майданчики, парки відстою вагонів довготривалого резерву та інші об'єкти вантажної та вагонної інфраструктур);
- значну довжину ділянок, що обслуговуються (необхідно враховувати дільниці обслуговування усіх структурних підрозділів – лінійних відділень та лінійних пунктів міліції);
- привабливість об'єктів залізничного транспорту для неповнолітніх;
- вчинення значної кількості правопорушень самими працівниками залізничного транспорту та мешканцями прилеглих населених пунктів;
- маршрути конвоювання затриманих і взятих під варту осіб;
- місця стоянки за маршрутом та пункти обміну плановими вартами заарештованих і взятих під варту осіб відповідно до наказу Міністерства транспорту України та МВС України від 04.05.2001 р. № 11Ц / 338 [121];
- географічні, соціально-економічні особливості населених пунктів на дільниці обслуговування, чисельність населення, режими роботи підприємств, установ, організацій, робітники яких користуються приміським залізничним транспортом, об'єкти дозвільної системи, які знаходяться на оперативному обслуговуванні, банки; стан, рівень, динаміку, структуру злочинності, адміністративних правопорушень, що вчинюються на об'єктах обслуговування з урахуванням пори року та доби; дислокацію патрульних нарядів територіальних органів внутрішніх справ та її відповідність оперативній обстановці;
- результати роботи нарядів, забезпеченість особового складу озброєнням, засобами зв'язку та їх використання;
- розбіжність територій оперативного обслуговування з адміністративно-територіальним розподілом.

У свою чергу начальники лінійних відділів та їх заступники – начальники міліції громадської безпеки, приймаючи рішення щодо розстановки сил, зобов'язані постійно аналізувати стан оперативної обстановки на об'єктах обслуговування. На основі цього забезпечувати ефективну розстановку сил та засобів міліції, затверджувати плани комплексного використання сил і засобів міліції в охороні громадського порядку. Начальник відділення охорони громадського порядку лінійного відділу зобов'язаний безпосередньо брати участь в організації патрульної служби, подавати начальнику лінійного відділу пропозиції щодо його коригування [63].

Використання принципу комплексного підходу визначається потребою, врахуванням чинників, які впливають на стан охорони громадського порядку; обов'язкової координації зусиль різних органів держави, а також громадських організацій, різноманітних служб та підрозділів органів внутрішніх справ у вирішенні завдань з охорони громадського порядку; необхідністю узгодженого, гармонійного впливу на громадські відносини, що становлять громадський порядок, та сукупність причин, які їм сприяють. Комплексність використання сил та засобів міліції як один із принципів охорони громадського порядку одночасно виступає як організаційною, так і тактичною складовою. У планах комплексного використання сил відображається кількість патрульних дільниць на об'єктах залізниці, їх коротка характеристика, наявність громадських пунктів охорони порядку [122, с. 74]. Організаційне значення полягає у необхідності комплексної розстановки нарядів з урахуванням можливостей служб, які включені в єдину дислокацію. Тактичний аспект принципу проявляється у процесі патрулювання, коли особовий склад поряд із специфічними функціями щодо збереження вантажів, забезпечення громадської безпеки виконує загальний комплекс завдань єдиної дислокації. При цьому надзвичайно важливо, як апарат лінійного управління на залізниці – організатор та координатор зможе надати конкретну допомогу лінійним відділам у питаннях організації супроводження організованих груп: учасників масових заходів, дітей та інших категорій населення, які виїжджають в інші регіони держави.

Комплексний підхід до охорони громадського порядку в діяльності міліції як територіальної, так і транспортної, об'єктивно впливає з її функцій щодо профілактики правопорушень, покладення цих обов'язків на інші державні органи та громадські формування. Організаційною та тактичною формою такого підходу виступає єдина дислокація постів і маршрутів патрулювання нарядів у межах дільниці обслуговування. Удосконалення охорони громадського порядку зумовлює необхідність „проектування” високоефективної організації, а саме:

- відповідно до поставленої мети добирається необхідна сукупність складових елементів (засобів) та визначається їх структурно-функціональний зміст;
- здійснюється вибір найбільш раціональних форм і методів (способів) об'єднання елементів у єдину систему;
- регламентуються їх взаємозв'язки та взаємодія при переході від одного рівня організованості до іншого.

Згідно із напрацьованою методикою розробка плану комплексного використання сил і засобів міліції щодо охорони громадського порядку (єдиної дислокації) в лінійних відділах внутрішніх справ здійснюється у два етапи: підготовчий і виконавчий [63].

У контексті нашого дослідження необхідно зосередити увагу на детальному розгляді кожного із зазначених етапів. На підготовчому етапі визначається склад робочої групи з розробки плану, до якої входить інспектор відділу громадської безпеки лінійного управління. У подальшому робоча група у складі керівників оперативних служб, охорони громадського порядку лінійного відділу вивчає інформаційно-аналітичну характеристику оперативної обстановки, займається розрахунком сил і засобів, які задіяні у патрульній службі, уточнює пости, маршрути патрулювання та супроводження поїздів тощо. На цьому етапі під час розробки єдиної дислокації обов'язково приймається рішення щодо перспективного плану організації охорони громадського порядку на рік та проведення рекогносцирування. Начальник лінійного відділу та його заступник – начальник міліції громадської безпеки, командир підрозділу патрульної служби проводять рекогносцирування на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури за участю своїх заступників, керівників, командирів, приданих підрозділів та військових частин, начальників вокзалів і станцій. Під час рекогносцирування уточнюються розрахунок, розташування сил і засобів, визначаються розстановка постів і маршрутів патрулювання, види та склад нарядів, порядок, час несення служби, обов'язки, чисельність, розміщення та завдання резерву.

Для чіткої дислокації постів і патрульних маршрутів нарядів міліції спочатку визначаються маршрути (пости) воєнізованої та сторожової охорони підприємств, установ та організацій Державної адміністрації залізничного транспорту з урахуванням їх основних завдань [123]. Розробка дислокації маршрутів для нарядів супроводження, підрозділів патрульної служби при лінійних управліннях здійснюється на напрямках, які об'єктивно є найбільш уразливими в оперативному відношенні (наприклад, Київському – щодо масових заходів, Закарпатському – щодо протидії нелегальній міграції, для приміського сполучення – у напрямку державного кордону з країнами, де існує гнучке законодавство стосовно іноземців) [124].

Підготовчий етап закінчується збиранням необхідних даних, матеріалів, погодженням усіх питань, зокрема зі службами локомотивного господарства щодо використання особового складу підрозділів, які утримуються за кошти локомотивних та пасажирських вагонних депо.

На виконавчому етапі відбувається безпосередня розробка документів плану комплексного використання сил і засобів міліції в охороні громадського порядку за єдиною дислокацією. На основі зібраних інформаційно-аналітичних відомостей, інших необхідних даних робоча група розробляє та подає на затвердження начальнику лінійного відділу план єдиної дислокації.

Комплексний план (єдина дислокація) в межах дільниці обслуговування лінійного відділу містить: схеми дільниці обслуговування (для лінійного відділу як базового органу, лінійного відділення, лінійного пункту міліції), маршрут супроводження; оцінку оперативної

обстановки; обов'язкові норми виставлення кількості особового складу; перелік постів і маршрутів патрулювання, у тому числі допоміжних, які підлягають закриттю в період посилення охорони громадського порядку та під час маневрування; види нарядів, порядок взаємодії та зв'язку між ними.

До цього плану додається графік супроводження приміських та пасажирських поїздів, який щомісячно узгоджується з локомотивною та пасажирською службами залізниці [125]. Маршрути патрулів територіальних органів внутрішніх справ, особливості несення служби (за наявності – районних або міських відділів), порядок взаємодії та зв'язок між ними, а також з іншими силами міліції та громадськими формуваннями визначаються згідно з оперативною обстановкою та в обов'язковому порядку уточнюються на місцевості. Чим тісніше налагоджена взаємодія між службами, тим ефективніше досягаються конкретні кінцеві результати з попередження, розкриття злочинів, а також розшуку злочинців [126, с. 39].

Таким чином, план комплексного використання сил та засобів міліції щодо охорони громадського порядку за єдиною дислокацією є організаційним документом тривалої дії, на основі якого здійснюється патрулювання на добу. Єдина дислокація повинна переглядатися двічі на рік з урахуванням змін розкладу руху, вантажних потоків та оперативної обстановки з подальшим коригуванням за необхідності. План комплексного використання сил та засобів міліції втілюється в певну форму і вважається прийнятим з моменту його затвердження начальником лінійного відділу.

Реалізація плану комплексного використання сил та засобів міліції щодо охорони громадського порядку за єдиною дислокацією розглядається як організація виконання, властива усім керованим соціальним системам.

У даному випадку організація забезпечення і виконання плану комплексного використання сил і засобів є найбільш динамічною ланкою управлінського циклу та детально висвітлена у науковій літературі з питань управління в органах внутрішніх справ. Організуючи виконання плану комплексного використання сил і засобів єдиної їх дислокації, керівники міліції громадської безпеки, командири підрозділів патрульної служби лінійних відділів: здійснюють повсякденний контроль за підвищенням рівня професіоналізму особового складу, підтриманням готовності підрозділів міліції до виконання завдань з охорони громадського порядку; проводять інструктажі, у тому числі щодо роз'яснення порядку дій у небезпечних ситуаціях, з якими найчастіше стикаються працівники [127, с. 22], організують у встановленому порядку підбір, розстановку кадрів підрозділу, їх професійну підготовку, забезпечення соціального та правового захисту особового складу; приділяють постійну увагу питанням матеріально-технічного забезпечення підрозділу, соціально-побутової діяльності особового складу; організують використання наявних засобів зв'язку та інших технічних засобів; організують управління патрульною службою міліції за єдиною дислокацією, вживають заходи щодо підвищення її ефективності, вдосконалення форм і методів організації на основі впровадження передового досвіду та сучасних технічних засобів; надають допомогу територіальним органам в організації та проведенні комплексних широкомасштабних заходів, спрямованих на зміцнення правопорядку; організують повсякденну взаємодію з підприємствами служби колії залізниці, нарядами Державної автомобільної інспекції на привокзальних площах з питань забезпечення безпеки руху на переїздах через залізничні колії; з нарядами мобільних застав прикордонної служби у контрольованих зонах, а також громадськими формуваннями; з адміністрацією станцій щодо стану збереження та профілактики викрадань вантажів шляхом посилення контролю за технологічною дисципліною при прийманні вантажів, дотримання порядку формування поїздів з вагонами, які підлягають охороні, стрільцями відомчої воєнізованої охорони [128, с.170].

В умовах ускладнення оперативної обстановки відділ громадської безпеки лінійного управління повинен організувати своєчасне маневрування силами та засобами з метою посилення патрульної служби на окремо визначених об'єктах щодо зосередження їх на найбільш криміногенних ділянках в межах перерозподілу сил між лінійними органами,

створення резервів за рахунок підрозділів підпорядкування лінійного управління.

Сучасний етап діяльності патрульної служби міліції на залізничному транспорті характеризується такими особливостями: 1) щодо кадрового забезпечення – 1.1) 33% інспекторського складу мають стаж служби до 3 років; 1.2) плинність кадрів керівного та інспекторського складу становить у середньому по УМВС України на залізничному транспорті 23,2% [86]; 1.3) практично неіснуючі ст. 22 Закону України “Про міліцію”[44]; 1.4) введення посад старших інспекторів патрульної служби, не передбачених Статутом ППСМ України, створює невизначеність щодо функціональних обов’язків; 2) щодо організації діяльності – 2.1) чисельність патрульної служби лінійних відділів третьої категорії, лінійних відділень та лінійних пунктів (58,7% від загальної чисельності) не дає можливості спеціалізувати інспекторів на окремих напрямках діяльності (збереження вантажів [80], боротьба із наркоманією [86], тощо) у тому числі визначених як пріоритетні [61]; 2.2) невідповідність чисельності підрозділів супроводження поїздів кількості маршрутів, які підлягають обов’язковому супроводу згідно з п. 4 Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 рр. [129], що викликає потребу залучення інспекторів патрульної служби для супроводження; 2.3) відсутність критеріїв оцінки діяльності патрульної служби на залізничному транспорті [130]; 2.4) в умовах надзвичайних ситуацій; 3) щодо тактики дій – 3.1) під час проведення заходів мобілізаційного характеру; 3.2) в умовах територіальної оборони; 3.3) участі у заходах цивільної оборони. Однак відомості щодо пункту 3 віднесені наказом Служби безпеки України від 12.08.2005 р. № 440 “Про затвердження Зводу відомостей, що становлять державну таємницю” до інформації з обмеженим доступом і у даному дослідженні не розглядаються.

Аналіз наукових праць, які стосуються організації охорони громадського порядку на залізничному транспорті, дає змогу в комплексі розглядати проблеми співвідношення питань організації охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на вокзалах, станціях, інших об’єктах пасажирської та вантажної інфраструктури залізниць.

Важливість такого підходу, на нашу думку, полягає у низці чинників. По-перше, треба мати на увазі, що відповідні напрацювання існують в роботах В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, А.В. Мілашкевича С.В. Продайка, В.Й. Развадовського, О.О. Юхна, та ін. [37; 43; 47; 131; 48]. Наукова цінність цих праць очевидна.

**По-друге, існує відповідна диференціація між періодами, які визначають специфіку кожного етапу розвитку та функціонування окремої ланки залізничної транспортної системи, а відтак і пріоритетів в діяльності патрульної служби. Достатньо повно розроблені лише питання з забезпечення збереження вантажів, і, фактично, не опрацьованими залишаються проблеми забезпечення громадського порядку у сфері пасажирських перевезень силами та засобами патрульної служби в умовах реформування залізничного транспорту.**

**По-третє, кожне лінійне управління має свої особливості функціонування, які обумовлені соціально-економічними умовами регіону обслуговування, що впливає на діяльність патрульної служби міліції. Тому**

**одним із завдань дослідження було співвіднести усі особливості і визначити оптимальний варіант організації, завдяки якому можна було б ефективно впливати на окремо обраний напрям службової діяльності патрульної служби.**

Проте враховуючи складність цієї проблеми, пов'язаної з існуванням окремих напрямків діяльності Укрзалізниці щодо перевезення пасажирів (зокрема, міжнародного, далекого, місцевого, приміського, пасажирського, багажного, вантажебагажного) та вантажів щодо прийому та видачі повагонних відправок, що зберігаються на відкритих майданчиках або у приміщеннях, контейнерні перевезення та інші технології, нашим завданням було сформулювати основні аспекти організації патрульної служби. Допомогою в цьому стали праці С.О. Баранова, П.М. Білого, В.К. Гіжевського, В.Л. Грохольського, М.В.Коваліва та ін. [41; 71; 77; 80]. З такою позицією узгоджується побудова майже всіх посібників щодо управління в органах внутрішніх справ країни.

Таким чином:

- забезпечення громадського порядку – це діяльність нарядів міліції з охорони громадського порядку і боротьби з правопорушеннями на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктури Укрзалізниці, у пасажирських і приміських поїздах, а також під час проведення масових заходів які проводяться на об'єктах обслуговування підрозділів міліції на залізничному транспорті;
- забезпечення громадської безпеки силами патрульної служби на залізничному транспорті – це встановлення та підтримання з допомогою правових засобів особливого безпечного режиму функціонування залізничної мережі, направленою на створення нормальних умов для роботи підприємств залізниці, реалізації громадянами прав та виконання ними обов'язків щодо користування залізничним транспортом;
- ефективність діяльності підрозділів патрульної служби за планом комплексного використання сил і засобів міліції щодо охорони громадського порядку, їх єдиної дислокації перебуває у прямій залежності від рівня організаторської діяльності МВС України, Управління МВС України на залізничному транспорті, а безпосередньо на залізниці – лінійного управління, лінійних відділів внутрішніх справ, підрозділів міліції громадської безпеки;
- слід зазначити, що успіх забезпечує своєчасна практична допомога підлеглим підрозділам з питань зміцнення виконавчої дисципліни; підбору та комплектування кадрів, поліпшення роботи з ними, професійної підготовки особового складу; наполегливого вдосконалення форм, методів організації та управління патрульною службою міліції на основі впровадження передового досвіду і сучасних технічних засобів; взаємодії з територіальними нарядами патрульної служби;
- введення у структуру лінійного управління на залізниці підрозділу міліції оперативного призначення “Беркут” дасть можливість ефективно протидіяти блокуванню транспортних комунікацій, забезпечити проведення на відповідному організаційно-тактичному рівні заходів боротьби з організованою злочинністю, розшуку та затримання особливо небезпечних та озброєних злочинців під час проведення масових заходів на дільниці обслуговування, надання допомоги конвоям внутрішніх військ при ускладненні обстановки в місцях технологічної стоянки на станціях, під час катастроф, аварій чи стихійних лих, а також за інших надзвичайних обставин;
- у зв'язку із реформуванням залізничного транспорту доцільно розглянути можливість проведення експерименту щодо організації патрульної служби за зональним методом комплексного використання сил та засобів в охороні громадського порядку в одному із лінійних управлінь.

**2.2. Методологічні підходи щодо оцінки діяльності патрульної служби з охорони громадського порядку на залізничному транспорті**

Серед основних чинників, що гальмують підвищення ефективності діяльності органів внутрішніх справ, є відсутність належної системи аналітичних досліджень їх розробки і впровадження. З огляду на це, виникає потреба вдосконалення методологічних засад аналітичної діяльності, що створить можливість об'єктивно оцінювати результати службової діяльності патрульної служби міліції, в тому числі на залізничному транспорті.

Методологія – це система підходів, методів і способів наукового дослідження, теоретичні засади їх використання при дослідженні явищ. Основу методології юридичної науки, зокрема, становлять: філософсько-світоглядні підходи; загальнонаукові методи, які використовуються в усіх або у більшості наук (наприклад, структурний, функціональний, сходження від абстрактного до конкретного. формальнологічні процедури – аналіз, синтез тощо); групові методи, які застосовуються лише у певній групі наук; спеціальні методи, прийнятні для дослідження предмета якоїсь однієї науки [132, с. 618].

Дослідницькі методи умовно можна поділити – на емпіричні (спроби виявлення, фіксування, збирання, систематизації інформації про факти і явища) і теоретичні (спроби тлумачення, пояснення зібраних даних, побудови понять, концепцій, прогнозів тощо).

Сучасна методологічна ситуація у дослідженні діяльності міліції України характеризується переходом від уніфікованої методології до різноманітних методологічних засад, парадигм, підходів. Це, безперечно, плідний процес, який збагачує, вивільняє та стимулює дослідницьку енергію, дозволяє повніше досягнути предмет цієї діяльності, специфічні державно-правові закономірності.

Однак наявність значної кількості методологій не наближає, а навпаки, віддаляє від положень, адекватних предмету дослідження, гальмує формування практично корисних висновків. Запобігти негативному впливу зазначеного процесу, на нашу думку, можливо за умови дотримання, принаймні, трьох загальнометодологічних постулатів.

1. Об'єктивна зумовленість обраних методів дослідження визначається його предметом. Саме предмет дослідження (тобто певна грань, „сторона”, аспект об'єкта дослідження) „веде” за собою й дослідницький метод, визначає межі його застосування і прийнятності. Наприклад, коли йдеться про можливість застосування математичних методів, то навряд чи можна не погодитися з таким твердженням, що перш, ніж рахувати, треба визначити, а що ж, власне, слід рахувати; на останнє запитання не зможе дати відповідь математична наука.

2. Необхідність встановлення єдиної істини, вірогідність якої можна довести та перевірити за допомогою певних об'єктивних критеріїв. Не можна не бачити того, що у випадку, коли поняття істинності розуміти як відповідність положень об'єктивним інтересам окремих працівників або окремих підрозділів, які обслуговують соціально неоднорідне суспільство, тоді доведеться визнавати плюралізм істин. Їх буде стільки, скільки існуватиме групових інтересів населення, яке проживає чи користується окремим маршрутом залізничного сполучення в зоні оперативної відповідальності лінійного підрозділу. Така методологія могла стати своєрідним виправданням будь-яких акцій, якби тільки вони відповідали чийсь інтересам.

3. Спроможність дослідницького методу сприяє наближенню до розкриття соціальної сутності явищ, що вивчаються, допомагає з'ясувати те, що приховується. Такою сутністю є здатність явища задовольняти інтереси певної частини соціально неоднорідного суспільства, а інколи – і всього суспільства, та відповідати такому визначальному критерію правильності методології, як реальні наслідки впровадження результатів в оперативно-службову практику. Саме практика й визначає, якою ж має бути методологія.

Водночас практика переконливо свідчить про неможливість існування методології соціального пізнання, абсолютно нейтральної у соціально орієнтованому, соціально змістовному відношенні, тобто методології незалежної від впливу з боку загального світогляду переконань і установок дослідника. А такий світогляд є конкретним продуктом певних соціальних і природних умов, обставин службової діяльності його носія або тієї частини суспільства, інтересам якої об'єктивно відповідають результати дослідження [132, с.

618-619].

Розгляду у різних ракурсах методології оцінки діяльності міліції щодо охорони громадського порядку, зокрема на залізничному транспорті, її впливу на удосконалення діяльності підрозділів, втілення в життя заходів, спрямованих на підвищення ефективності адміністративно-правозастосовчої діяльності, були присвячені роботи А.І. Аверкова [133], О. В. Войцехівського [134; 135]. У роки незалежності розробкою даної проблеми займалися О. М. Бандурка [136], М.В. Білоконь [137], І.В. Бойко [138], О.І. Остапенко [139], Р.І. Тринько [140], які розробили наукові принципи та підходи до критеріїв оцінки ефективності і результативності роботи з подолання статистичного та бюрократичного бар'єру між працівником органу внутрішніх справ та громадянином, чинником, що спотворює реальну картину стану правопорядку (масив латентних, незареєстрованих злочинів), призводить до порушення прав потерпілих на захист з боку держави.

1. Враховуючи досвід іноземних правоохоронних органів, критерії оцінки оперативно-службової діяльності патрульної служби ґрунтуються на трьох аспектах: за результатами опитування громадян про стан правопорядку в конкретному населеному пункті, регіоні та основних криміногенних чинників, що їх непокоять (вулична злочинність, поширення окремих видів злочинів, безвісне зникнення людей, злочинність серед неповнолітніх, злочинність щодо незаконного обігу наркотиків тощо), які також характеризують рівень довіри населення до правоохоронних органів; ставлення працівників міліції до своєї роботи та проблем правоохоронної системи; статистиці, яка необхідна для стеження за оперативною обстановкою з метою вжиття заходів щодо її стабілізації шляхом перерозподілу сил і засобів, надання практичної допомоги, з'ясування причин та організаційних прорахунків (вказівка МВС України від 27 лютого 2008 р. № 3581/Єв. “Про заходи щодо вдосконалення оперативно-службової діяльності органів внутрішніх справ України та критеріїв оцінки їх роботи”). Однак доцільно погодитися із думкою І.В.Бойка, доповнивши критерії оцінки, запропоновані В.М. Євдокимовим, показником рівня громадської безпеки [138, с. 9].

Система критеріїв<sup>3</sup> оцінки діяльності патрульної служби міліції має забезпечити можливість впровадження точних методів системного аналізу з побудовою математичних моделей на підставі конкретних соціологічних і статистичних даних. На думку І.В. Бойка, основні критерії оцінки діяльності органів і підрозділів внутрішніх справ України – це спеціально обрана система показників, призначена для оцінки ефективності визначеної однорідної за своїм характером діяльності органів і підрозділів внутрішніх справ України [138, с.11].

Однак наведене визначення не охоплює процесу застосування основних критеріїв в службовій діяльності. В даному випадку доцільно доповнити, що система критеріїв оцінки передбачає розробку математичного апарату для дослідження властивостей інформації щодо діяльності підрозділів (у нашому випадку – підрозділів патрульної служби міліції на залізничному транспорті) та можливість використання отриманих результатів з метою підвищення ефективності діяльності.

Можливість виконання поставлених завдань перед органами та підрозділами внутрішніх справ насамперед залежить від якості роботи тих працівників, які безпосередньо виконують завдання боротьби зі злочинністю та щоденно втілюють заходи профілактики правопорушень.

Для цього необхідно знайти такий підхід щодо оцінки роботи кожного працівника та підрозділу, який забезпечить її об'єктивність, визначить особисте місце у загальній діяльності з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю. У зв'язку з цим основна вимога до системи підведення підсумків повинна розглядатися у площині повної об'єктивності, без можливості маніпулювання цифрами. Їй повинна бути притаманна простота

у графі 4.– Постанова Кабінету Міністрів України від 14 жовтня 1994 р. № 712 “Питання Міністерства внутрішніх справ”; МВС України. Інформаційно-аналітичний збірник про стан кадрового забезпечення оперативно-службової діяльності органів внутрішніх справ України за 2000 р. К. С.174 .Вказівка МВС України від 11.11.2006 р. № 14248/Вр “Про залучення додаткових коштів за регіональними програмами для покращення матеріально-технічного забезпечення підрозділів ОВС”;

складання, зрозумілість та ефективність впливу на діяльність органів та підрозділів внутрішніх справ.

Реально відобразити ефективність роботи міліції повинна система оцінки, що базується на думці населення. Тобто це максимально репрезентативний соціологічний моніторинг (у тому числі окремо – серед осіб, які безпосередньо вступали в ті чи інші правовідносини з працівниками конкретного органу), повне врахування формальних ознак (скарги, заяви, звернення до інших органів державної влади тощо), дослідження особистісних характеристик фахівців. Для патрульної служби міліції – це визначальний критерій, передбачений Статутом патрульно-постової служби міліції України [63].

Організація охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю силами патрульної служби на об'єктах пасажирської та вантажної інфраструктур залізничного транспорту має певні відмінності від організації діяльності патрульної служби територіальних органів внутрішніх справ, однак використання норм Кримінального кодексу України та Кодексу України про адміністративні правопорушення, які формують бази статистичних даних, зумовлює єдину систему оцінки роботи патрульних нарядів. Окрім того, як стверджує В.К. Колпаков, злочини і адміністративні правопорушення як соціальні явища дуже близькі між собою, а межі між ними досить рухливі та надто умовні [141, с. 105], що дає можливість застосовувати єдині математичні підходи для аналізу інформації. Разом з тим діяльність інспекторів патрульної служби на транспорті у просторовому та часовому аспекті суттєвим чином відрізняються від умов діяльності патрульних нарядів міліції територіальної міліції у міській та сільській місцевості (ст. 178 Статуту ППСМ України). А це ускладнює отримання та аналіз як кількісної, так і якісної інформації, з'ясування причин виявлених порушень тощо [98, с. 136]. У зв'язку з цим актуальним постає питання оцінювання ефективності діяльності патрульної служби транспортної міліції.

Інспектори патрульної служби міліції для досягнення максимальної ефективності у виконанні покладених обов'язків мають вирізнятися високою організацією праці, правильним розподілом сил і засобів для охорони громадського порядку на підставі науково обґрунтованих нормативів навантаження та штатної чисельності [142, с. 13].

На жаль, поки що не розроблено ефективної методики, за допомогою якої можна було б швидко та об'єктивно оцінити ефективність діяльності патрульної служби міліції. Наукою не запропоновано обґрунтованої та достатньо об'єктивної системи оцінювання діяльності інспектора [143]. Діюча в нині математична модель оцінювання ефективності діяльності органів внутрішніх справ та визначення іміджу міліції вивченням громадської думки не враховує особливості діяльності підрозділів транспортної міліції. Беручи до уваги те, що основними напрямками аналізу ефективності є: формування системи показників, що характеризують роботу аналізованого об'єкта; якісний аналіз досліджуваного явища (результату); кількісний аналіз цього явища (результату) [98, с. 73], то це відповідає дослідженню функцій складових показників діяльності кожного працівника патрульної служби, усього підрозділу в цілому, що відповідно утворює математичну систему.

Для аналізу даних опитування населення щодо оцінки діяльності правоохоронних органів запропоновано для обчислення індекс суспільної оцінки ефективності діяльності (СОЕД) органів внутрішніх справ [143, с.17].

Індекс СОЕД ( $I_e$ ) – інтегрований показник.

$S_k$  – значення в шкалі оцінок,

$m_k$  – відповідна частота відповідей (наприклад, для центрованої п'ятибальної шкали “позитивно – швидше позитивно – важко відповісти – негативно – швидше негативно” параметр має вигляд  $s$

Вираховується за правилом частотної середньої величини:  $I_e = \frac{\sum m_k s_k}{\sum m_k}$

Аналітичні висновки складаються за допомогою оптимально підібраних статистичних показників, які формуються за допомогою відповідей на питання анкети і носять суб'єктивний характер. Обґрунтування висновків із використанням будь-якого



статистичного показника<sup>4</sup> (питання анкети) пов'язано із труднощами об'єктивної оцінки громадянами діяльності міліції [143, с. 18; 144, с. 16]. Тому показник СОЕД носить характер узагальненого, у зв'язку з чим не достатньо об'єктивно відображає думку населення щодо діяльності патрульної служби [144, с. 16].

У практичній діяльності застосовується також методика визначення ефективності діяльності патрульної служби міліції при охороні громадського порядку, сутність якої полягає у проведенні опитування та узагальнення його даних за пунктами анкети у кожному підрозділі<sup>5</sup>.

Підсумовуються значення за всіма анкетами у певному регіоні щодо кожного запитання окремо, визначаються часткові, загальні та середній індекси показника як відношення кількості опитуваних, які обрали певну відповідь, до загальної кількості опитуваних у регіоні та на дільниці обслуговування лінійного управління загалом:

$$I_k = \frac{\sum_{i=1}^n z_i \cdot k^* \cdot y_i}{I} = \frac{\sum_{i=1}^n Z_i^* \cdot y_i}{I} \quad (3)$$

У більшості досліджень обмежуються лише середніми значеннями показників: відсотками, коефіцієнтами, індексами, рівнями.

Аналіз динаміки показників з урахуванням регіональних відмінностей у поєднанні з офіційними статистичними звітами дозволить гнучкіше втілювати у життя заходи, спрямовані на підвищення ефективності роботи патрульної служби на рівнях лінійного відділу та лінійного управління. Зазначена система потребує створення відповідного математичного та програмного забезпечення.

Вивчення громадської думки разом із оцінкою результатів роботи патрульної нарядів міліції ведеться з метою визначення якості несення служби і виховання в особового складу особистої відповідальності за стан охорони громадського порядку і безпеки на території, яку вони обслуговують [63]. Оцінку діяльності слід розглядати як своєрідну форму зворотного зв'язку, яка дозволяє встановити, наскільки точно дотримані задані параметри системи. Як вказував В. Глушков, одне із завдань оцінювання – вивчення керування в системі, яке можна подати у вигляді двох взаємодіючих блоків – об'єкта управління та керуючої системи. Керуюча система каналами прямого зв'язку подає керуючий сигнал на об'єкт управління. Інформація про об'єкт управління каналами зворотного зв'язку передається в керуючу систему. Завданнями керуючої системи є видача таких керуючих діянь, які забезпечують досягнення тих чи інших цілей [145, с. 178-179].

На сучасному етапі розвитку України діяльність міліції повинна бути спрямована на забезпечення прав і свобод громадян, їх безпеку та захист від злочинних посягань і ґрунтуватися на тісній взаємодії з населенням. При цьому необхідно виходити як з традиційних, так і з нових підходів до форм і методів несення служби. Зокрема, належить змістити акценти в цій роботі у бік зближення з населенням, що повинно бути відображено в системі оцінювання. Сучасною тенденцією є прискорення отримання інформації та її обробка у

у графі 6.1 – МВС України. Основні показники адміністративної служби міліції по ОГП на залізничному транспорті: за 12 місяців 1996 р., за 12 місяців 2000 р.; за 12 місяців 2007 р.

Примітка: Графа 1. – назва державного територіально-галузевого об'єднання;

рішень [146, с.188].

Опитування представників керівного складу лінійних управлінь та начальників лінійних відділів Управління МВС України на залізничному транспорті з питань оцінки ефективності діяльності оперативних служб та патрульної служби міліції показало, що оцінка роботи як окремого співробітника, так і колективу загалом, побудована на відсотковому принципі, створює всі передумови штучного нарощування показників (Додаток Б). Система суперечлива, дає нагоду до маніпулювання цифрами. За нею неможливо об'єктивно оцінити внесок у діяльність того чи іншого підрозділу, тим більше якість роботи окремого працівника.

Виходячи з основних завдань, передбачених Законом України “Про міліцію”, Статутом патрульно-постової служби міліції України, Положенням про стройовий підрозділ міліції щодо забезпечення громадського порядку та супроводження поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління [101], основними критеріями оцінки службової діяльності інспектора слід вважати:

- а) стан охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю на території маршруту або поста (наявність або відсутність злочинів та порушень громадського порядку під час несення ними служби та як саме це залежало від його діяльності);
- б) особиста участь та ступінь активності у запобіганні, припиненні і розкритті злочинів, затриманні злочинців, у тому числі і за прикметами;
- в) виявлення ініціативи, відваги, кмітливості, вміння швидко орієнтуватись і правильно діяти у складній обстановці;
- г) знання вимог законів, Указів Президента, постанов Кабінету Міністрів, Статуту патрульно-постової служби міліції України, наказів МВС України;
- д) якість виконання службових обов'язків;
- е) дотримання законності, культурний рівень, дисциплінованість, стройова виправка і зовнішній вигляд, а також уважне і справедливе ставлення до громадян;
- є) зберігання технічних засобів і правильність їх службового використання та експлуатації;
- ж) взаємодія з іншими нарядами міліції та громадськістю [147, с. 49; 148].

Згідно зі Статутом патрульно-постової служби міліції України основним показником ефективності несення служби нарядами є стан оперативної обстановки на закріпленій за ними території. Кількість затриманих правопорушників не є головним критерієм оцінки роботи інспектора [63]. Однією з основних вимог, що висуваються до інспекторів, вважаються уміння спілкуватися з людьми, бажання та готовність захищати їх права та інтереси.

Успішність цієї роботи значно залежить від правильної організації діяльності інспекторів патрульної служби, визначення видів робіт, які передбачені функціональними обов'язками, реальним службовим навантаженням. Для досягнення максимальної ефективності у виконанні безпосередніх обов'язків інспекторам необхідна висока організація праці, науково обґрунтовані нормативи навантаження та критерії оцінки їх діяльності. З цих позицій необхідно підходити при визначенні основних критеріїв

діяльності, притаманних тому чи іншому працівнику, підрозділу або органу внутрішніх справ.

Патрульна служби лінійного відділу внутрішніх справ на залізничному транспорті забезпечує охорону громадського порядку на дільниці обслуговування, виконує профілактичні та службові заходи за всіма напрямками діяльності міліції. Саме це і повинно бути враховано під час оцінки результатів підрозділу. У повсякденній діяльності існують непоодинокі випадки, коли службові завдання підрозділом виконуються у повному обсязі, але навантаження та результати роботи між окремими інспекторами суттєво відрізняються. Схожа ситуація спостерігається на рівні регіональних підрозділів патрульної служби, що свідчить про їх нерівномірну роботу та неоднакове навантаження на інспекторський склад.

Оцінка діяльності патрульної служби щодо охорони громадського порядку на залізничному транспорті покликана виявити саме ці диспропорції, встановити їх причини. Це буде сприяти оцінці ефективності діяльності кожного працівника, підрозділу у боротьбі зі злочинністю та охорони громадського порядку, а також загальній діяльності патрульної служби міліції лінійного управління та забезпечить контроль за достовірністю цифрових показників на рівні УМВС України на залізничному транспорті.

Існуючі проблеми у забезпеченні громадського порядку та громадської безпеки на транспорті вимагають розробки та практичного застосування критеріїв оцінки діяльності інспекторів патрульної служби міліції органів внутрішніх справ на залізничному транспорті. У даному випадку, коли визначені юридичні критерії оцінки, доцільно використати методики дослідження які застосовуються у правовій статистиці з охопленням основних положень кримінально-правової, адміністративно-правової статистики та відповідали положенням щодо систем управління якістю у МВС України [149, с. 132-133, 150]. Разом з тим, на думку О.Г. Фролової, досить природно, що, з одного боку, у зв'язку з винятковою складністю, різноманітністю і багатоваріантністю зв'язків і взаємодій об'єктів і суб'єктів управління в органах внутрішніх справ, а також досліджуваних і пов'язаних з ними кримінально-правових і кримінологічних явищ і процесів з оточуючим їх навколишнім середовищем, а також, з другого боку, беручи до уваги їх власну внутрішню складність, яка обумовлює прихований або опосередкований середовищем механізм саморозвитку, і враховуючи досить часто невідомі та інколи непередбачені зміни зовнішнього середовища та умов, повністю, комплексно, зі стопроцентною точністю та з урахуванням абсолютно всіх вищеназваних чинників описати досліджувані об'єкти та процеси в органах внутрішніх справ, їх практичні результати та ефективність, досліджувані чи пов'язані з ними кримінально-правові та кримінологічні явища і процеси, які постійно змінюються як у просторі, так і в часі, на сучасному рівні розвитку науки і техніки неможливо [151, с. 184]. Але у дослідженнях О.Г. Фролової [151], О.Г. Кальмана, І.О. Христин [149] не розглядається можливість використання для аналізу оцінки діяльності міліції, у тому числі патрульної служби, надбань адміністративної деліктології. На підставі розроблених Є.В. Додіним [151], О.І. Остапенком [139], В.К. Колпаковим [141] та

іншими українськими дослідниками положень проведено спеціальне математичне дослідження, яке показує можливість застосування методів математичного аналізу для оцінки діяльності патрульної служби міліції, яка вивчається не в аспекті характеристики їх внутрішньої структури, змісту, внутрішніх причинних зв'язків і взаємодій (що само по собі також цікаве, але є предметом математичного моделювання), а в плані їх функціонування, змін у взаємодії із зовнішнім середовищем на підставі дослідження механізмів такої взаємодії, діючих прямих і зворотних зв'язків (Додаток В). Указаний метод відрізняється гнучкістю і динамізмом, оскільки його математичні моделі пристосовані до опису поведінки складної динамічної системи, яка постійно змінюється як у просторі, так і в часі, що відображає діяльність патрульної служби.

Оцінка роботи патрульної служби органів внутрішніх справ у сучасних умовах вимагає пристосування її до умов діяльності при постійній зміні оперативної обстановки, недостатній кваліфікації особового складу, високій плинності керівних кадрів.

Для повної характеристики необхідно розглянути оцінку у кількох аспектах, зокрема функціональну систему та форму реалізації правоохоронної стратегії. Враховуючи, що поняття “функціональна система” визначається суто в математичному розумінні щодо статистичної інформації, доцільно погодитися з О.Г. Кальманом, І.О. Христин [149], Т.А. Костецькою [152, с. 624-625] щодо необхідності розробки нормативно-алгоритмічних моделей створення баз даних, проектування організаційних структур, забезпечення надійності функціонування систем в цілому.

Оцінка діяльності патрульної служби як форма реалізації правоохоронної стратегії передбачає насамперед регулювання соціальних процесів при зосередженні зусиль на реалізації Директиви МВС України від 18 лютого 2008 р. № 1 [153] засобами, які встановлюються нормативно-правовим механізмом. Ця діяльність значною мірою концентрується на питаннях формалізованого розподілу функцій оцінки між відповідними апаратами органів внутрішніх справ.

Специфіка виконання завдань підрозділом безпосередньо впливає на методику оцінювання, що зумовлює потребу у специфічному її вигляді щодо відповідності внутрішнім і зовнішнім обставинам функціонування підрозділу, а також наявність науково обґрунтованих критеріїв оцінки діяльності органів, що перевіряються, наприклад щодо діяльності підрозділів патрульної служби, які залучаються для супроводження поїздів.

З огляду на вищесказане (з урахуванням положень, викладених у додатку В) можна зробити висновок:

1) визначення ефективності діяльності патрульної служби міліції за допомогою методів, які застосовуються в математиці, можливо тільки із наперед встановленою точністю;

2) збільшення кількості показників оперативної обстановки ускладнюють проведення обчислень і збільшують залежність від суб'єктивно встановленої корелятивної величини точності;

3) застосування лінійних функцій для проведення обчислень ефективності діяльності як окремого міліціонера, так і підрозділу в цілому не охоплює в математичному описі юридичних понять адміністративного делікту, сутності та визначення аналізу;

4) методика оцінки діяльності патрульної служби щодо охорони громадського порядку на залізничному транспорті повинна складатися з низки послідовних стадій, а саме: формулювання завдання з урахуванням профілактичних заходів; підбір і критична оцінка статистичних даних; констатація фактів, оцінка та систематизація їх; обробка статистичних матеріалів; розрахунки додаткових показників; характеристика відмінностей, особливостей чи закономірностей досліджуваної оперативної обстановки; формулювання висновків і пропозицій.

Зазначені висновки відповідають поглядам більшості учених з цього питання, серед яких О.І. Остапенко, В.Л. Ортинський, Р.І. Тринько [98; 139; 140 ].

Заслужують уваги методичні рекомендації Державного науково-дослідного інституту МВС України щодо визначення критеріїв оцінки діяльності інспекторів патрульної служби з урахуванням кваліфікаційно-фахових вимог до працівника патрульної служби, в основу яких покладено методіку визначення оцінки діяльності інспекторів патрульної служби міліції підрозділів МВС України за системою вагомих показників [154; 155; 156].

Суть системи показників полягає в тому, що згідно зі своїми функціональними обов'язками інспектори патрульної служби міліції на маршруті патрулювання забезпечують охорону громадського порядку, громадську безпеку та особисту безпеку громадян, попереджують і припиняють злочини та адміністративні правопорушення, проводять профілактичну роботу серед осіб, схильних до вчинення злочинів та інших правопорушень, розкривають або беруть активну участь у розкритті злочинів. На виконання цієї роботи міліціонеру потрібні певні затрати робочого часу, тому за кожну виконану ним роботу згідно з функціональними обов'язками встановлюється відповідна кількість одиниць часових показників.

Часовий показник – це середня норма часу, яка надається інспектору патрульної служби міліції для охорони громадського порядку протягом визначеного періоду.

Умовно один часовий показник – 1 година, найбільший часовий показник – 170 годин (середній місячний фонд робочого часу). Найменший часовий показник – 0,5 годин робочого часу. Відповідно враховано кількість часових показників (приблизних середніх витрат робочого часу) для інспектора патрульної служби міліції за кожне розкриття або участь у розкритті кримінального злочину (розшуку злочинця); затримання та доставлення в орган внутрішніх справ осіб, які вчинили адміністративні правопорушення; перебування у громадських місцях у стані алкогольного сп'яніння; затримання осіб, які мають виражені ознаки психічного розладу; військовослужбовців, які вчинили адміністративне правопорушення, тощо. На практиці для визначення критеріїв оцінки діяльності підрозділів патрульної служби міліції лінійних

відділів, лінійних управлінь необхідно доручити відділу громадської безпеки, заступникові командира підрозділу, інспектору відділення або групи охорони громадського порядку лінійного відділу щомісячно відмічати часові показники роботи міліціонерів. Наприкінці місяця на нараді за підсумками роботи міліціонерів патрульної служби міліції начальник органу розглядає результати роботи, вказуючи як на досягнення позитивних результатів, так і на існуючі недоліки у роботі окремих міліціонерів чи підрозділу загалом. Наприклад, у лінійному управлінні на Львівській залізниці розроблено та впроваджено іншу систему обліку роботи інспекторів патрульної служби з пріоритетних напрямків, однак принцип оцінки залишився незмінним [157].

У структуру лінійного управління відповідно до п. 9.19 Інструкції з організаційно-штатної роботи в системі МВС України входять: рота, взвод та відділення патрульної служби міліції [103]. У зв'язку з тим, що обчислення здійснюються за схемою лінійних функцій, це дає можливість стверджувати, що кожна методика матиме відповідні відхилення, які будуть описуватися законами розподілу випадкових величин (функції розподілу), математичним сподіванням і дисперсією [144, с. 76-84, 88-89].

З метою визначення максимальних відхилень проведено обрахунок показників за наведеними методиками за однаковий термін часу на прикладі підрозділів лінійного управління на Львівській залізниці (Таблиця 2.1) [156]. Методика 1 – Методика визначення оцінки діяльності інспекторів патрульної служби міліції МВС України за системою вагомих показників [156].

Методика 2 – Методика визначення часових показників (середніх витрат робочого часу) для інспектора патрульної служби міліції [154].

Методика 3 – Методика визначення критеріїв роботи інспекторів патрульної служби з пріоритетних напрямків.

Таблиця 2.1

**Ефективність  
діяльності підрозділів патрульної служби лінійного управління на  
Львівській залізниці УМВС України на залізничному транспорті за 3  
місяці 2008 р.**

№ пп.	підрозділ	методика 1	методика 2	методика 3	різниця 1 – 2	різниця 2 – 3	різниця 1 – 3
1	відділення	1369	1489	1584	120	95	220
2	взвод	4275	4812	5227	537	415	952
3	рота	7619	7647	7951	28	304	332

У зв'язку із залежністю оцінки діяльності від чисельності особового складу доцільно при визначенні ефективності користуватися такими методиками:

- для відділення патрульної служби – методикою 1 або 2;
- для взводу патрульної служби – методикою 1 або 2;
- для роти патрульної служби – методикою 2 або 3.

Враховуючи те, що основна закономірність, яка прослідкується у більшості випадків (наприклад, визначається чисельністю особового складу), – це стійкість частот подій при великій кількості досліджень (визначається

оперативною обстановкою, яка характеризується значною кількістю зареєстрованих злочинів). Якщо при незначній кількості досліджень (врахування адміністративно-правозастосовчої діяльності за окремими напрямками) частота подій набуває різних значень, то при необмеженому збільшенні кількості досліджень (наприклад, врахування показника адміністративної діяльності згідно з формою звітності, передбаченою наказом МВС України від 29.01.2007 р. № 27 "Про затвердження Інструкції з обліку адміністративних правопорушень" [158]) закономірність виявляє тенденцію до стабілізації навколо певного характерного для даної події значення (ефективність діяльності підрозділу патрульної служби міліції на транспорті) [144, с. 19].

Для вказаних методик суттєвого значення набуває відповідність статистичних показників, що застосовуються Департаментом інформаційних технологій МВС України та Управління МВС України на залізничному транспорті, оскільки є потреба у коректуванні існуючих показників оперативно-службової діяльності. Наприклад, вказівка Управління МВС України на залізничному транспорті від 24 січня 2008 р. № 7/263 "Звітність про діяльність міліції громадської безпеки" передбачає облік злочинів, вчинених в зоні несення служби патрульними нарядами (п. 10.4.), та розкриття злочинів зазначеної категорії нарядами патрульної служби (п. 10.4.1). Наказ МВС України від 30 квітня 2004 р. № 458 "Про затвердження Положення про основи організації розкриття органами внутрішніх справ України злочинів загальнокримінальної спрямованості"[159] розкриття злочинів загальнокримінальної спрямованості, віднесених до тяжких та особливо тяжких, покладає на працівників карного розшуку (п.4.5), що знаходить відображення у звітності Департаменту інформаційних технологій МВС України, а це в свою чергу не достатньою мірою показує участь патрульної служби у розкритті злочинів даної категорії, вчинених та виявлених на маршрутах патрулювання, як це вимагає п. 4.16 наказу МВС України № 458–2004 р. та ст. 125 "По запобіганню злочинів", а також ст. 126 "По припиненню, розкриттю злочинів" Розділу IV "Обов'язки патрульно-постових нарядів міліції" Статуту патрульно-постової служби міліції України [63]. На нашу думку, доцільно внести зміни до Звітності про діяльність міліції громадської безпеки служби на залізницях, доповнивши п. 10.4. "У зоні несення служби" пунктами: 10.4.1. – з них тяжких та особливо тяжких; 10.4.2. – розкрито патрульною службою злочинів, вчинених у зоні несення служби; 10.4.3. – розкрито тяжких та особливо тяжких за участю патрульних нарядів.

Суттєвого значення для оцінки діяльності транспортної міліції за методикою визначення критеріїв роботи міліціонерів патрульної служби з пріоритетних напрямків набуває юридична кваліфікація правопорушень, пов'язаних із безпекою руху поїздів (розкрадання вагонного обладнання та верхньої будови колії).

Аналіз оперативної обстановки свідчить, що за 2006 р. у 19 випадках розкрадання вагонного обладнання (33 відсотки від загальної чисельності по Львівській залізниці) вартість викраденого становить нижче від верхньої межі

дрібного розкрадання, розрахованого відповідно до вказівки МВС України від 24 січня 2004 р. № 769/Кл “Про кваліфікацію злочинів та адміністративних правопорушень”, у зв’язку з набуттям чинності Закону України “Про податок з доходів фізичних осіб” та підпункту 6.1.1 Закону України “Про податок з доходів фізичних осіб”. За 9 місяців 2007 р. виявлено 52 випадки розукомплектування вагонного обладнання та верхньої будови колії, з яких тільки 31 кваліфіковано як злочин, хоча порівняно з вартістю завданих збитків станом на 1 січня 2005 р. у всіх випадках мало бути порушено кримінальні справи.

У зв’язку з відсутністю механізму проведення оперативно-розшукових заходів за фактами розукомплектування вагонного обладнання та колії, вартість яких визначає застосування адміністративного законодавства. Упродовж 2004-2006 рр. не встановлено жодної особи, яка викрадала конструкційні елементи. У подальшому при існуючій методиці обчислення матеріальних збитків за вартістю деталей вагонів та верхньої будови колії низка правопорушень перейде з категорії кримінальних до адміністративних. Така ситуація значно ускладнює методи боротьби із розкраданням вагонного обладнання та елементів будови колії, що суттєво впливає на стан безпеки руху поїздів та відшкодування завданих збитків. У даному випадку ми підтримуємо думку В.А. Климента, що подібний стан речей не може бути стримуючим чинником при вчиненні певних злочинів та адміністративних правопорушень. Водночас не можна погодитися із В.А. Клименком, що механічна декриміналізація суспільно небезпечних діянь призводить до розширення випадків застосування адміністративного законодавства [160, с. 58].

Доцільно проводити розрахунок обчислення збитків від розукомплектування рухомого складу залежно від вартості деталей та втраченого прибутку від простою вагону на ремонті або тільки від вартості прибутку, втраченого внаслідок зняття вагона з обігу, а верхньої будови колії – від вартості конструктивних елементів, ремонтних робіт, втраченого прибутку внаслідок обмеження пропускної спроможності дільниці, що повинно визначатися методикою Міністерства транспорту та зв’язку України.

У контексті нашого дослідження доцільно детально зупинитися на методиці розрахунку трудового вкладу, що пропонується для оцінювання під час інспекторських перевірок (схвалено на розширеній нараді Головного штабу МВС України 15 грудня 2006 р.) [95, с. 117-124].

Дана методика, з точки зору математики, належить до лінійних функцій і виключає не тільки відсотки, а й вводить таке поняття, як коефіцієнт трудового внеску кожного (працівника, підрозділу) у загальну справу боротьби зі злочинністю. На нашу думку, це дозволить справедливо підвести підсумки роботи, встановити кращих, а основні показники діяльності працівника, підрозділу, органу диференціювати до стану криміногенної ситуації у районі обслуговування.

Згідно із зазначеною методикою роль міліції громадської безпеки з охорони громадського порядку повинна оцінюватися шляхом підвищення ефективності комплексного використання всіх наявних сил і засобів,



запровадження зонального методу організації роботи, вдосконалення профілактики правопорушень, а також розкриття злочинів, не віднесених законодавством до категорії тяжких, посилення охорони громадського порядку на об'єктах транспорту, зміцнення взаємодії патрульної служби міліції з населенням та громадськими формуваннями з охорони порядку, щільності нарядів міліції та військовослужбовців внутрішніх військ, активізації роботи громадських формувань тощо.

На нашу думку, для визначення коефіцієнту трудового вкладу насамперед необхідно:

- з'ясувати, за якими показниками у період, що аналізується, враховуючи їх актуальність та об'єктивність, будуть підводитися підсумки роботи працівників і підрозділів;

- наприкінці звітної періоду провести аналіз діяльності, за результатами якого числові показники роботи працівників і підрозділів за раніше встановленими критеріями внести у таблицю.

Формула для розрахунку відсотка трудового вкладу має вигляд:

$$B = K / P * 100\%,$$

де **B** – % трудового вкладу працівника за період, що аналізується;

**K** – кількісний показник виконаної роботи окремого працівника (органу, підрозділу) за період, що аналізується;

**P** – кількісний показник виконаної роботи усіма працівниками (органу, підрозділу) за період, що аналізується;

Для прикладу, за такою формулою проаналізуємо роботу п'яти інспекторів групи патрульної служби лінійного відділу на станції Здолбунів за показником розкриття злочинів за 3 місяці 2008 року (Таблиця 2.2).

*Таблиця 2.2.*

### Оцінка

**діяльності інспекторів патрульної служби міліції лінійного відділу на станції Здолбунів лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на залізничному транспорті за 3 місяці 2008 р. щодо розкриття злочинів<sup>6</sup>**

№ пп.	інспектор	загальна кількість розкритих злочинів	відсоток трудового внеску (%)	показник відсотку трудового внеску (%)	коефіцієнт трудового внеску
1	I	5	19	- 1	0,95
2	II	7	26	6	1,3
3	III	10	37	17	1,85
4	IV	2	7	-13	0,35
5	V	3	11	-9	0,55
	середній		20		

За період, що аналізується, загальна кількість розкритих злочинів становила 27, із яких першим інспектором розкрито 5 злочинів. За цими

Графи 2,4.6 – чисельність особового складу що утримувався за кошти залізниці по роках;

показниками розрахуємо відсоток трудового вкладу кожного працівника:

$$B1 = K / P * 100\% - 5/27*100\% = 19\%.$$

Середній показник відсотка трудового вкладу працівника за період, що аналізується, становить  $100/5 = 20\%$ .

Таким чином, перший інспектор працює нижче від середнього на 1%.

Аналогічно розрахується відсоток трудового вкладу за кожним напрямком діяльності працівника, підрозділу чи органу внутрішніх справ, а також сумарна кількість наявних показників.

Після того, як підраховано відсоток трудового вкладу окремо за кожним напрямком діяльності працівника, підрозділу чи органу внутрішніх справ, необхідно розрахувати загальний відсоток трудового вкладу за формулою:

$$B \text{ загальний} = C / P$$

$$C = B1 + B2 + B3 + B4 \dots + BN,$$

де **B загальний** – загальний відсоток трудового вкладу;

**C** – сума відсотків трудового вкладу за всіма напрямками;

**P** – кількість напрямків, що аналізуються;

**B1; B2; B3; B4; BN** – відсоток трудового вкладу за напрямками діяльності.

Коефіцієнт трудового вкладу **N** працівника, органу або підрозділу розраховується за формулою:

$$O = BN / 100\% * N,$$

де **O** – коефіцієнт трудового вкладу **N** працівника (органу, підрозділу);

**BN** – загальний відсоток трудового вкладу **N** працівника (органу, підрозділу);

**N** – кількість працівників (органів, підрозділів).

Для прикладу, за такою формулою можемо розрахувати коефіцієнт трудового вкладу роботи працівників тільки за показником розкриття злочинів п'яти інспекторів.

Стосовно першого працівника коефіцієнт трудового вкладу за цим напрямком діяльності становитиме:

$$O = BN / 100\% * N = 19 / 100 * 5 = 0,95.$$

Аналогічно розраховується загальний коефіцієнт трудового вкладу за загальним відсотком трудового вкладу всіх напрямів роботи.

Така методика, на думку автора, дає можливість реально оцінити роботу конкретного працівника або підрозділу за встановленими критеріями, проте не дає можливості маніпулювати цифрами [95, с. 122 ]. Водночас слід зазначити, що це не повною мірою відповідає дійсності, оскільки для визначення коефіцієнту трудового вкладу працівників керівники органів внутрішніх справ змушені будуть визначитися, за якими саме критеріями будуть підводитись такі розрахунки. У типовому переліку критеріїв для визначення коефіцієнту трудового вкладу існує 61 показник. Разом з тим основи тактики і методики попередження, розкриття і розслідування злочинів свідчать про те, що, крім вже напрацьованих правил і стандартів, у край необхідна різнопланова інформація щодо проведення профілактичних заходів, слідчих дій, затримання чи застосування інших запобіжних заходів [161, с. 247]. Головний штаб МВС України рекомендує для кожного суб'єкта аналізу брати не більше 10

показників, виходячи з особливостей пріоритетних напрямків діяльності підрозділу. Для визначення кількості можливих варіантів комбінацій показників використовуємо метод перестановок з елементами, які повторюються. Кількість варіантів із  $n$  елементів до  $k$  елементів дорівнює добутку всіх натуральних чисел від  $n$  до  $n - k + 1$  включно, поділеному на  $k!$ .

$$\frac{n(n-1)(n-2)\dots(n-k+1)}{k!}$$

При виборі групи із 10 показників, з яких 6 показників будуть незмінними, кількість можливих комбінацій буде становити:

$$C = 10! / 6! = 5040 \text{ (! – знак факторіал)}.$$

При зменшенні кількості незмінних показників кількість можливих комбінацій збільшиться до числа  $(n-1)!$ , де  $n$  – кількість показників у групі [162, с. 200-201].

Необхідно відзначити, що вибір оптимальних показників є складним завданням і здійснюється за допомогою математичного аналізу методом варіації щодо оптимізації функції. (Адміністративна відповідальність виступає і як складова частина механізму управлінської діяльності, і як спосіб охорони суспільних відносин, врегульованих нормами адміністративного права, і як вид контролю в державному управлінні [163, с. 142]).

Окрім цього, при визначенні переліку даних щодо оцінки діяльності інспекторів патрульної служби з метою встановлення закономірності змін і їх взаємозв'язку необхідна інформація, яка, з одного боку, показує реальний стан, ґрунтується на сукупності фактів, а з іншого – характеризує діяльність підрозділу у визначеній оперативній обстановці [98, с. 137]. Оперативна обстановка – це сукупність значущих для організації діяльності органів внутрішніх справ чинників і умов зовнішнього і внутрішнього середовища, в яких вони реалізують свої правоохоронні і правозастосовні функції. Чинники, що впливають на оперативну обстановку, можна уявити як два взаємодіючих і взаємозумовлених блоки інформації, що відображають стан середовища, в якому здійснюють свої функції органи внутрішніх справ; внутрішні умови, що відображають стан і діяльність самої системи органів внутрішніх справ [164, с. 62]. Керівник, який організовує роботу патрульної служби, залежно від інформації, яка до нього надходить щодо розвитку оперативної обстановки, повинен здійснити вибір серед певної кількості змінних, що визначають процес на подальшому етапі. Події поточного періоду пов'язані з минулими діями, заснованими на принципі, згідно з яким ніщо не відбувається без причини [165, с. 187, 466]. На думку О.І.Остапенка, не проведення та неврахування заходів профілактики, що у філософському розумінні – заходів, спрямованих на попередження адміністративних правопорушень, не дасть об'єктивної оцінки діяльності підрозділу [139, с. 9].

За ступенем охоплення оперативно-службових заходів впливу на конкретні напрями правоохоронної діяльності у даному випадку статистичний аналіз не є повним, оскільки не дає змоги всебічно вивчити стан та розвиток оперативної обстановки, діяльність кожного працівника та підрозділу в цілому (частково досліджуються окремі напрями діяльності, за певних умов, вимір

впливу окремих чинників на параметри, взаємозалежності цих параметрів тощо). У даному випадку також не враховуються криміналістичні, кримінологічні ознаки злочинів щодо оточуючого соціального середовища [166, с. 72]. У зв'язку з множинністю параметрів оперативної обстановки кінцеві конкретні результати часто неочевидні. Більше того, зміна значення навіть однієї величини в системі в більшій або меншій мірі, але обов'язково, позначиться на результатах відповідної оцінки. Звідси з очевидністю випливає, що системи оцінки оперативної обстановки щодо адміністративних правопорушень можуть і повинні бути об'єктом кількісного математичного аналізу адміністративно-правової статистики в курсі “Правова статистика”.

Достовірна оцінка діяльності можлива лише за наявності достовірних статистичних даних, отриманих в результаті дослідження статистичної звітності та спеціально проведених обстежень [167, с. 172]. Всі оцінки, у тому числі конкретного інспектора або підрозділу, в системі (організаційно-штатній структурі) лінійного управління при визначеній оперативній обстановці є взаємозалежними. Тому методика оцінки патрульної служби щодо охорони громадського порядку на залізничному транспорті поточного періоду ґрунтується на показниках минулої діяльності згідно з принципом змінності за законом функціональної залежності [164, с. 467].

Проведене дослідження методологічних основ оцінки діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на об'єктах Державної адміністрації залізничного транспорту України дозволяє зробити такі висновки:

- для досягнення максимальної ефективності при виконанні безпосередніх обов'язків інспекторам патрульної служби необхідні науково обґрунтовані методики оцінки їх діяльності;
- визначення ефективності діяльності патрульної служби міліції за допомогою методів, які застосовуються в математиці, можливе тільки з попередньо встановленою точністю;
- зростання кількості показників оперативної обстановки ускладнює проведення розрахунків і збільшує залежність від суб'єктивно встановленої корелятивної величини точності;
- застосування лінійних функцій для проведення розрахунків ефективності діяльності як окремого інспектора патрульної служби, так і підрозділу загалом, не охоплює в математичному описі юридичних понять адміністративного делікту, сутності та визначення аналізу;
- систематичний аналіз громадської думки, пов'язаний із необхідністю вивчення впливу діяльності органів внутрішніх справ на стан забезпечення громадського порядку і громадської безпеки та формування позитивного іміджу міліції, разом із внутрішньосистемною оцінкою діяльності підрозділів міліції створює передумови для об'єктивного оцінювання стану роботи, виявляє слабкі місця діяльності, що потребують коригування, а також визначає напрями їхнього вдосконалення;

- методика оцінки діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки:

1) повинна ґрунтуватися на системі необхідних даних щодо параметрів оперативної обстановки, соціальних процесів, які протікають на ділянці обслуговування з обов'язковим урахуванням заходів профілактики;

2) повинна складатися з низки послідовних стадій, серед яких: формулювання завдання; підбір і критична оцінка статистичних даних; констатація фактів, їх оцінка та систематизація; обробка статистичних матеріалів; розрахунки додаткових показників; характеристика відмінностей, особливостей чи закономірностей досліджуваної оперативної обстановки; формулювання висновків і пропозицій;

3) ґрунтується на показниках минулої діяльності згідно з принципом змінності за законом функціональної залежності.

### 2.3. Діяльність патрульної служби міліції на залізничному транспорті за надзвичайних умов

Інтенсивні та складні процеси, які відбуваються в суспільстві, безпосередньо пов'язані з діяльністю органів внутрішніх справ, адже саме на них покладені відповідальні завдання щодо забезпечення та зміцнення правопорядку в країні, боротьби зі злочинністю, дотримання особистої та майнової безпеки громадян, створення належних умов життя і праці, що в цілому стає могутнім чинником формування соціальної політики держави.

Аналіз міжнародної та регіональної обстановки переконливо доводить існування певних ризиків, які можуть ускладнити умови діяльності міліції. Це насамперед пов'язано з неконтрольованим розповсюдженням зброї масового ураження і технологій подвійного використання, міжнародним тероризмом та іншими чинниками. З'являються нові загрози, до нейтралізації яких можуть залучатися підрозділи МВС України та Збройних Сил України.

Разом із тим Указ Президента України від 12 лютого 2007 р. № 105/2007 “Про стратегію національної безпеки” вказує на посилення екологічних та техногенних загроз національній безпеці внаслідок:

- критичного стану основних виробничих фондів та комунальної інфраструктури населених пунктів, що спричиняє передумови для виникнення надзвичайних ситуацій чи екологічних катастроф;
- невирішеності проблем підтримання у належному технічному стані ядерних об'єктів, гідротехнічних споруд, подолання наслідків Чорнобильської катастрофи;
- неприпустимо високого антропогенного навантаження на довкілля, зокрема зумовленого накопиченням надлишкових, не придатних для подальшого застосування боєприпасів, непотрібної для Збройних Сил України військової і спеціальної техніки, озброєння, вибухових речовин.

Загалом національна безпека України становить систему заходів, спрямованих на запобігання та ліквідацію загроз для стійкого розвитку особистості, суспільства, економіки й держави [168, с. 9].

Система, в механізмі функціонування якої не закладені процедурні питання мобілізації її ресурсів в умовах небезпеки, піддається ризику нестабільності як для неї самої, так і для систем, складовою яких вона виступає.

Дотримання принципу системності державної політики забезпечуватиме найвищу її ефективність, гармонійне та взаємопов'язане функціонування всіх її складових, оскільки слабкість держави в одному напрямі стимулюватиме ослаблення інших, і, навпаки, посилення однієї із складових буде викликати позитивне зрушення інших, взаємопов'язаних напрямів [169, с. 118].

Підрозділи міліції при вирішенні завдань, пов'язаних з охороною громадського порядку та забезпеченням громадської безпеки, повинні діяти кваліфіковано та ефективно у будь-якій ситуації. За надзвичайних умов на них покладається обов'язок забезпечити захист національних інтересів і гарантування в Україні безпеки особи, суспільства і держави від зовнішніх і

внутрішніх загроз [170].

Саме тому, на нашу думку, діяльність органів внутрішніх справ щодо виконання завдань із запобігання і найшвидшого реагування на надзвичайні ситуації техногенного чи природного характеру, що виникають на території країни, потребує всебічного наукового аналізу.

Надзвичайні умови в діяльності державних органів – це соціально-юридичне явище, соціальний аспект якого зумовлений суспільнонебезпечною обстановкою на певній території (викликаною соціальними явищами криміногенного і некриміногенного характеру, аномальними явищами техногенного і природного характеру, військовими діями, а також високою ймовірністю настання перелічених явищ), а організаційно-правовий аспект передбачає впровадження надзвичайного спеціального адміністративно-правового режиму та настання відповідних організаційних змін у діяльності державних органів, спрямованих на швидку локалізацію і ліквідацію впливу негативного чинника, повернення суспільного життя до нормального звичного стану. Надзвичайна ситуація – це порушення норм, умов життя і діяльності людей на території чи об'єкті, спричинене аварією, катастрофою, стихійним лихом, епідемією, епізоотією, пожежею, застосуванням засобів ураження, що призвели або можуть призвести до загибелі людей, значних матеріальних втрат, істотного погіршення стану навколишнього природного середовища [171, с. 21 ].

Постанова Кабінету Міністрів України від 24 березня 2004 р. № 368 „Про затвердження Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру за їх рівнями” поділяє надзвичайні ситуації на загальнодержавного, регіонального, місцевого та об'єктового рівня [172].

До надзвичайних ситуацій загальнодержавного рівня віднесена така, що охоплює територію двох або більше областей, Автономної республіки Крим, міст Києва та Севастополя або загрожує транскордонним перенесенням, а також, коли для її ліквідації необхідні матеріальні й технічні ресурси в обсягах, що перевищують власні можливості окремого регіону, але не менше, ніж 1% обсягу видатків відповідного бюджету.

До регіонального рівня належить надзвичайна ситуація, яка розгортається на території двох і більше адміністративних районів (міст обласного значення), Автономної республіки Крим, області, міст Києва та Севастополя або загрожує перенесенням на територію суміжної області України, а також у випадку, коли для її ліквідації необхідні матеріальні й технічні ресурси в обсягах, що перевищують власні можливості окремого району, але не менше ніж, 1% обсягу видатків відповідного бюджету.

Надзвичайною ситуацією місцевого рівня вважається ситуація, яка виходить за межі потенційно небезпечного об'єкта, загрожує поширенням самої ситуації або її вторинних наслідків на довкілля, сусідні населенні пункти, інженерні споруди, а також, коли для її ліквідації потрібні матеріальні й технічні ресурси в обсягах, що перевищують власні можливості потенційно небезпечного об'єкта, але не менше, ніж 1% обсягу видатків відповідного бюджету.

До місцевого рівня належать також усі надзвичайні ситуації, що виникають на об'єктах житлово-комунальної сфери та інших, що не входять до офіційно затверджених переліків потенційно небезпечних об'єктів. Надзвичайними ситуаціями об'єктового рівня вважаються всі надзвичайні ситуації, які не підпадають під визначення „надзвичайна ситуація загальнодержавного, регіонального, чи місцевого рівня”. Закон України “Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру” [173] і Положення про порядок класифікації надзвичайних ситуацій передбачають також поділ надзвичайних ситуацій ( залежно від причин походження подій, що можуть зумовити їх виникнення на території) на надзвичайну ситуацію техногенного та надзвичайну ситуацію природного характеру.

Надзвичайна ситуація техногенного характеру – це транспортні аварії ( катастрофи), пожежі, неспровоковані вибухи чи їх загроза, аварії з викидом ( загрозою викиду) небезпечних хімічних, радіоактивних, біологічних речовин, раптове руйнування споруд та будівель, аварії на інженерних мережах і спорудах життєзабезпечення, гідродинамічні аварії на греблях, дамбах тощо.

Надзвичайною ситуацією природного характеру є небезпечні геологічні, метеорологічні, гідрологічні, морські та прісноводні явища, деградація ґрунтів чи надр, природні пожежі, зміна стану повітряного басейну, інфекційні захворювання людей, сільськогосподарських тварин, масове ураження сільськогосподарських рослин хворобами чи шкідниками, зміна стану водних ресурсів та біосфери тощо.

Положення про класифікацію надзвичайної ситуації виділяє також надзвичайні ситуації воєнного та соціально-політичного характеру. Надзвичайні ситуації воєнного характеру пов'язані з наслідками застосування зброї масового ураження або звичайних засобів ураження. Під час таких ситуацій виникають вторинні чинники ураження населення внаслідок руйнування атомних і гідроелектростанцій, складів і сховищ радіоактивних і токсичних речовин і відходів, нафтопродуктів, вибухівки, транспортних та інженерних комунікацій тощо. Надзвичайні ситуації соціально-політичного характеру пов'язані з протиправними діями терористичного і антиконституційного спрямування: здійснення або реальна загроза здійснення терористичного акту (збройний напад, захоплення і утримання важливих об'єктів, ядерних установок і матеріалів, систем зв'язку та телекомунікацій, напад чи замах на екіпаж повітряного або морського судна), викрадення (спроба викрадення) чи знищення суден, захоплення заручників, встановлення вибухових пристроїв у громадських місцях, викрадення або захоплення зброї, виявлення застарілих боєприпасів тощо. При виникненні надзвичайних ситуацій, не нижчих від загальнодержавного рівня, в Україні може тимчасово вводитися надзвичайний стан.

Для запобігання надзвичайних ситуацій і реагування на них в Україні діє відповідна служба у складі МНС України. Організація співпраці підрозділів цивільного захисту та МВС України щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру передбачена



Інструкцією про порядок взаємодії [174].

Положення цієї Інструкції стосуються діяльності підрозділів органів внутрішніх справ на транспорті, які повинні забезпечити, окрім завдань боротьби зі злочинністю, охорони громадського порядку та громадської безпеки, проведення оперативно-профілактичних заходів, спрямованих на сприяння підприємствам Державної адміністрації залізничного транспорту країни у забезпеченні безпеки руху поїздів, а при виникненні надзвичайних ситуацій організувати оперативно-слідче супроводження комплексу організаційно-технічних заходів, спрямованих на запобігання загрози людям, на захист довкілля, збереження вантажу, рухомого складу, споруд, відновлення руху поїздів і маневрових робіт у якнайкоротший термін [174; 175].

У даний час питання запобігання надзвичайним ситуаціям постало ще більш актуальним з огляду на стрімке зростання кількості незаконних втручань у діяльність залізничного транспорту, збільшення кількості транспортних подій у процесі виконання поїзної та маневрової роботи на залізницях України, катастроф, аварій, серйозних інцидентів, порушень (щодо кваліфікації порушень Правил технічної експлуатації залізниць України) (Таблиця 2.2.) [176 ; 177;178, с. 12].

*Таблиця 2.2.*

**Динаміка  
несанкціонованих втручань у діяльність залізниць України**

№ з/п.	рік	2004	2005	2006	2007
1	кількість несанкціонованих втручань	8575	10373	22321	17016
2	динаміка (%) щодо попереднього періоду		+20,9	+115,2	- 23,8

Завдання готовності органів внутрішніх справ на транспорті до дій у надзвичайних ситуаціях частково вирішує підготовка, яка згідно з Положенням про цивільну оборону в системі МВС України здійснюється для своєчасного проведення заходів відповідно до покладених на МВС України завдань щодо попередження і оперативного реагування на надзвичайні ситуації, реального захисту працівників від впливу техногенних і природних її наслідків [179, с. 3]. Однією із основних складових діяльності патрульної служби у надзвичайних ситуаціях є організація охорони громадського порядку [179, с. 4].

На нашу думку, під організацією діяльності патрульної служби міліції щодо охорони громадського порядку за надзвичайних умов на об'єктах залізничного транспорту розуміється система заходів, що забезпечують постійну готовність органів управління та сил, ефективне використання особового складу підрозділів та засобів у межах їх тактико-технічних можливостей, які беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту.

Організація охорони правопорядку силами та засобами патрульної служби міліції на залізничному транспорті при виникненні надзвичайних ситуацій ( аварій або катастроф, аварійних ситуацій) становить систему:

а) організаційних заходів, що здійснюються з метою забезпечення громадського порядку та громадської безпеки;

б) спеціальних заходів, спрямованих на відновлення порушення нормальних умов життя і діяльності людей на об'єкті або території, спричинене аварією, катастрофою, стихійним лихом або іншими чинниками, недопущення загибелі людей, тварин, значних матеріальних збитків, організації та здійснення евакуаційних заходів; проведення аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт у небезпечних районах; захисту населення від наслідків воєнних дій, аварій, зумовлених застосуванням засобів ураження, терористичними актами.

Виконання покладених завдань у системі органів внутрішніх справ на залізничному транспорті здійснюються усіма службами. Підрозділи патрульної служби найбільш мобільні та організаційно злагоджені, що створює передумови покладення на них більшості завдань з охорони правопорядку при виникненні надзвичайних ситуацій. Про це свідчить досвід, накопичений під час ліквідації аварії на Чорнобильській АЕС, щодо об'єднання особового складу у єдині підрозділи для ефективного вирішення різних за профілем оперативно-службових завдань. Хоча це і не повною мірою відповідає завданням, які поставлені перед органами внутрішніх справ на транспорті у надзвичайних ситуаціях, але за деякими напрямками тактика дій залишається незмінною.

Недостатнє забезпечення нормативними актами лінійних органів (наказами, інструкціями, методичними рекомендаціями МВС України) щодо організації планування заходів з охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю в умовах надзвичайних ситуацій ускладнює проведення планової підготовки особового складу транспортної міліції, гальмує розробку тактичних прийомів, які застосовуються безпосередньо в лінійному управлінні, що значною мірою послаблює практику застосування сил і засобів транспортної міліції щодо участі у ліквідації наслідків аварій та аварійних ситуацій на дільниці обслуговування. Відсутність наукових розробок щодо тактики та методики дій патрульної служби міліції за надзвичайних умов призводить в окремих випадках до негативних наслідків.

Так, у 2007 р. підрозділи патрульної служби лінійного управління на Львівській залізниці дев'ять раз залучались до забезпечення громадського порядку при виникненні локальних надзвичайних ситуацій (Таблиця 2.3). Прикладом може слугувати порушення герметичності при перевезенні хімічних сполук (віднесених до категорії сильнодіючих речовин, які перевозяться у рідкому стані та на повітрі випаровуються – клас 4. Жовтий фосфор К. № 41) на дільниці станцій Красне-Ожидів Львівської залізниці 16 липня 2007 р. При організації роботи нарядів у даному випадку виникли ускладнення внаслідок неправильного розрахунку зони ураження та, відповідно, неправильної розстановки особового складу. Це було пов'язано із недостатньою кваліфікацією кадрів чергових частин, штабів та керівної ланки міліції громадської безпеки, а також значної плинності керівних кадрів патрульної служби міліції, що ускладнило виконання поставлених перед ними завдань.

*Таблиця 2.3.*

**Динаміка залучень особового складу УМВС України на залізничному транспорті до забезпечення охорони громадського порядку під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій <sup>7</sup>[180]**

№	рік	2003	2004	2005	2006	2007
1	випадків залучення особового складу	9	14	12	15	9
2	неправильно прийнятих рішень	2	2	1	3	1

Вибір оптимального розміщення особового складу з урахуванням методики проведення розрахунків зон розповсюдження хімічних сполук приводиться в апараті лінійного управління з корегуванням на місці щодо погодних умов та наявності засобів індивідуального захисту спеціального призначення. Однак уточнення прийнятого рішення залежно від наявності на станції інших хімічних сполук щодо ступеня небезпечності речовин, правил їх перевезення не здійснюється у зв'язку з тим, що наявні методичні рекомендації (МВС СРСР) не охоплюють усього спектру хімічних сполук, які перевозяться залізницею, та розроблені без врахування Рекомендацій № 11 Європейської економічної комісії ООН [181; 182]. Що ж стосується речовин класу 4, то для них взагалі відсутні методики розрахунку чинників негативного впливу на навколишнє середовище як у МВС України, так і в МНС України. Як наслідок – отруєння хімічними сполуками (4 працівники патрульної служби лінійного управління на Львівській залізниці було госпіталізовано до Об'єднаного військового шпиталю Західного оперативного командування Міністерства оборони України).

Зменшення кількості надзвичайних ситуацій при перевезенні небезпечних вантажів класу 6 (отруйні речовини та інфекційні речовини) [183, с. 4] внаслідок виробничої діяльності у 2007 р. пов'язане з посиленням технологічної дисципліни на підприємствах транспорту. Однак заміна парку спеціальних вагонів проводиться повільно, що збільшує ймовірність аварій унаслідок технічних поломок окремих пристроїв цистерн, а це в свою чергу вимагає підтримувати у постійній готовності оперативні штаби та розрахунково-аналітичні групи органів внутрішніх справ.

Організація взаємодії органів внутрішніх справ з підрозділами МНС України щодо дій за надзвичайних ситуацій визначена відповідними нормативно-правовими актами. Так, взаємодія транспортної міліції та підприємств Укрзалізниці при ліквідації надзвичайних ситуацій здійснюється відповідно до Положення про функціональну підсистему "Сили і засоби реагування на надзвичайні ситуації на залізничному транспорті" Міністерства транспорту України щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру, затвердженого наказом Міністерства транспорту України від 5 травня 1999 р. № 132-Ц. Однак зі змінами у структурі Міністерства транспорту та зв'язку України виникає необхідність організації взаємодії лінійних органів УМВС України на залізничному транспорті з підрозділами Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України, що можна прослідкувати на прикладі Львівської

залізниці. (Об'єднані загони Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України дислокуються у містах Дніпропетровськ, Львів, Харків згідно з Директивою Генерального штабу Збройних сил України, лінійні підрозділи відповідно – на Придніпровській, Львівській, Південній залізницях.)

Загальна протяжність основних залізничних шляхів Львівської залізниці становить 4553,6 км. На залізницю припадає 70 % усіх інженерних споруд Укрзалізниці. Із 6961 інженерного об'єкта – 2820 мостів різного профілю, 32 тунелі, протяжність від 100 м до 1500 м, з рівнем перепаду висот до 50 м, 3974 водовідвідні труби, підпорні стінки та інші технічні споруди колійного, енергетичного господарства залізниці. Із 2820 складних інженерних споруд у даний час охороняються лише 58 найбільших мостів з перемінним профілем, різнорівневими вхідними відмітками, поєднаними із входом до тунелів, місця розташування запасних командних пунктів управління воєнного часу, склади мобілізаційного запасу дирекцій залізничних перевезень, вибухових речовин і матеріалів.

До особливо важливих об'єктів належать системи водопостачання, що забезпечують питною водою населені пункти у Львівській, Івано-Франківській, Закарпатській областях. Ці об'єкти охороняються силами сторожової охорони служби водопостачання Львівської залізниці, яка не спроможна оплатити витрати на утримання стрільців відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці.

Перевезення хімічних вантажів Львівською залізницею щороку зростає. Основні маршрути перевезень хімічних речовин (сильнодіючих, отруйних), радіоактивних вантажів пролягають між станціями: Мостиська-Медика (Польща), Ізов-Грубешув (Польща), Ягодин-Дорохуськ (Польща), Чоп-Захонь (Угорщина), Батєво-Еперешке (Угорщина), Дяково-Халмеу (Угорщина).

Хімічно активні речовини в основному транспортують транзитними маршрутами. Однак не на всіх ділянках слідування перевезення проводиться обвідними шляхами навколо міст чи великих населених пунктів, що при аварії з порушенням цілісності вагону або контейнеру створює загрозу населенню України [184].

У західному регіоні держави Об'єднаний загін Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України – єдина військова структура, яка має всі необхідні засоби та належним чином підготовлений особовий склад для проведення спеціальних операцій, розмінування, ведення хімічної та радіологічної розвідки, відновлення руху на транспортних магістралях. Виходячи із оцінки оперативної обстановки щодо надзвичайної ситуації, яка може виникнути внаслідок терористичних актів на залізниці, тільки співробітники спеціального підрозділу можуть провести первинну інженерну розвідку, висновки якої у подальшому можуть бути долучені до матеріалів експертиз науково-дослідного експертно-кримінологічного центру при УМВС України на залізничному транспорті [185; 186].

Взаємодія транспортної міліції та спеціальної служби транспорту доцільна за такими напрямками: розроблення та здійснення узгоджених заходів щодо

охорони найбільш уразливих з терористичних позицій об'єктів пасажирської та вантажної інфраструктури, спільне застосування сил і засобів для їх охорони у випадку виникнення надзвичайних ситуацій; обмін інформацією про обстановку в районі розташування об'єктів щодо намірів і спроб посягань на ці об'єкти, їх працівників, внесення пропозицій щодо усунення причин і умов, які можуть призвести до порушень у системі життєзабезпечення об'єктів, розроблення моделей загроз надзвичайних ситуацій на об'єктах; узагальнення підсумків роботи та розроблення нових видів взаємодії [187, с. 52].

Основними формами організації взаємодії могли б бути: проведення спільних оперативних нарад за участю представників спеціальної служби транспорту та органів внутрішніх справ, узгодження планів дій за надзвичайних ситуацій, організація навчань, тренувань згідно з планами взаємодії у випадку виникнення надзвичайних ситуацій та планами проведення антитерористичних операцій за участю лінійних підрозділів у межах їх повноважень із залученням працівників підприємств; утворення при потребі спільних оперативних штабів, робочих груп тощо для координації дій; обмін інформацією, що стосується охорони об'єктів, здійснення інших заходів; виконання заходів, передбачених правилами безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом [175].

Заходи з організації спільної роботи у випадку виникнення надзвичайних ситуацій повинні здійснюватися згідно з планами взаємодії лінійними відділами, загонами та підрозділами спеціальної служби транспорту, які доцільно розробляти і затверджувати керівниками відповідно до структури відповідного розділу плану цивільної оборони, а у випадку проведення антитерористичних операцій – щодо планів їх проведення, що розробляються і затверджуються в порядку, передбаченому законодавством про боротьбу з тероризмом. У планах взаємодії визначається порядок дій підрозділів патрульної служби транспортної міліції та військовослужбовців спеціальної служби транспорту. У ході дослідження розроблено проект Інструкції про порядок взаємодії міліції та спеціальної служби транспорту (Додаток Д).

Підрозділи спеціальної служби транспорту можуть у випадку виникнення надзвичайної ситуації на об'єктах транспорту надавати допомогу в блокуванні місця виникнення надзвичайної ситуації, а також в охороні об'єктів під час масових порушень громадського порядку на територіях, прилеглих до них.

Особливе місце у планах взаємодії повинно посідати питання організації спільних заходів з виявлення вибухових пристроїв та речовин під час проведення антитерористичних операцій, враховуючи, що діяльність усіх видів транспорту, особливо залізниць України, пов'язана з діяльністю транспорту інших держав, зокрема СНД, де існує потенційна загроза виникнення у будь-який час терористичного акту чи злочину терористичної спрямованості. Особливу увагу доцільно приділити питанням взаємодії підрозділів патрульної служби міліції зі силами спеціальної служби транспорту на початковій стадії проведення заходів з охорони громадського порядку при ліквідації надзвичайної ситуації в межах зони оперативного реагування, порядку відпрацювання спільних документів для проведення узгоджених дій,

рекогносцировки об'єктів транспорту, інструктуванню особового складу приданих сил територіальних органів внутрішніх справ та внутрішніх військ щодо техніки безпеки при перебуванні в межах функціонуючої залізничної станції, правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом, відпрацювання тактики взаємодії зі співробітниками спеціальних підрозділів: “Альфа” – обласних управлінь Служби безпеки України, “Сокіл” – ГУМВС, УМВС України в областях, територіальних командувань внутрішніх військ МВС.

На рівні лінійного управління на Львівській залізниці та Об'єднаного загону (м. Львів) питання взаємодії з проблем узгодження планів дій за надзвичайних ситуацій, в тому числі техногенних, які можуть виникнути унаслідок терористичних актів, розглядаються позитивно. Однак, на думку командування військового підрозділу, наявність спільного нормативного акта сприяло б поглибленню та розширенню сфери взаємодії за різними напрямками оперативно-службової діяльності при підготовці планів дій при виникненні аварійних чи надзвичайних ситуацій.

Вважаємо за доцільне визначити основні проблеми взаємодії при виникненні надзвичайних обставин, які можуть бути пов'язані із політичною нестабільністю в суспільстві, терористичною діяльністю злочинних елементів в частині організації охорони громадського порядку на залізничному транспорті. До них слід віднести:

1) організацію дій патрульної служби транспортної міліції при виникненні надзвичайної ситуації внаслідок дій терористів, які знаходяться на об'єктах транспорту, проведення заходів, передбачених спільними планами щодо антитерористичної діяльності на початковій стадії проведення операції ( топографічне, аналітичне та матеріально-технічне забезпечення);

2) організацію забезпечення безпеки громадян, які перебувають на об'єктах транспорту на момент виникнення аварійної ситуації внаслідок терористичного акту;

3) взаємодію підрозділів патрульної служби транспортної міліції з іншими правоохоронними структурами під час підготовки і проведення евакуації населення;

4) участь патрульної служби лінійних органів у забезпеченні евакуації населення залізничним транспортом;

5) порядок передачі патрульних підрозділів транспортної міліції у підпорядкування військовому командуванню при ліквідації наслідків надзвичайної ситуації в межах планів територіальної оборони.

Вирішення цих проблем у теоретичному та практичному спрямуванні дозволить відпрацювати дії управління силами та засобами при проведенні заходів, передбачених оперативним планом цивільної оборони, блокування місця аварії або катастрофи, евакуації населення із зони можливого ураження, питання взаємодії з органами влади та Служби безпеки України, управлінь МВС України в областях, структурними підрозділами “Служби воєнізованої охорони” залізниці, військовим командуванням, зацікавленими службами з

метою виконання завдань, які стоять перед патрульними підрозділами внутрішніх справ на залізничному транспорті та військового командування.

Враховуючи особливість даного напрямку службової діяльності транспортної міліції, спільні тактико-спеціальні навчання з військовими формуваннями Збройних сил України, МНС України щодо координації дій, сил та засобів лінійних підрозділів та апарату лінійного управління повинні проводитися за певними напрямами.

1. Забезпечення правопорядку при виникненні локальних надзвичайних ситуацій, що вимагають застосування окремих розділів плану цивільного захисту лінійних органів та лінійного управління [179, с.3].

2. У зв'язку із змінами структури Збройних Сил України та функцій транспортної міліції стосовно забезпечення мобілізаційного та оперативного розгортання військ щодо проведення комплексу спеціальних заходів під час перевезення військ з місць збору та підготовки до пунктів дислокації сил і засобів, залучених для ліквідації надзвичайної ситуації. Як приклад, перевезення залізничним транспортом за маршрутом: промислова площадка станції Самбір – станція Красне особового складу та військової техніки окремого батальйону радіаційного, хімічного та біологічного захисту Західного оперативного командування Міністерства оборони України, залученого до ліквідації наслідків катастрофи на дільниці Красне-Ожидів; військовослужбовців та техніки військового призначення П'ятої моторизованої бригади Міністерства оборони України до місця збору для відправки маршрутом між станціями: Львів (Львівська залізниця) – Жовтнева (Одеська залізниця) в подальшому до Іраку; інженерних, артилерійських та танкових частин Міністерств оборони США, Німеччини, Норвегії, Італії маршрутом між станціями: перетину державного кордону – Мостиська-1, Скнилів під час міжнародних навчань військ НАТО на Яворівському полігоні у Львівській області у 2003-2006 рр.

Складність завдань, які вирішують органи внутрішніх справ, визначають їх організаційно-штатну структуру. Повсякденна оперативно-службова організація лише частково відповідає завданням лінійних органів внутрішніх справ, які вирішуються за надзвичайних умов. Проблема полягає в тому, що економічно недоцільно мати в штаті лінійних управлінь на залізницях структуру, призначену тільки для вирішення завдань у надзвичайних ситуаціях, а у повсякденній діяльності зайняту лише бойовою, морально-психологічною і тактичною підготовкою особового складу, що відповідає організаційній побудові сил цивільного захисту. Однак сучасне життя вимагає пристосування структури органів внутрішніх справ на залізничному транспорті до діяльності у надзвичайних ситуаціях [179, с.4].

Враховуючи той факт, що завдання цивільного захисту (цивільної оборони) щодо дій у надзвичайних ситуаціях за окремими напрямами діяльності значною мірою відповідає діям міліції за звичайних умов, тому доцільно використати накопичений досвід для прогнозування можливих форм і методів застосування підрозділів, їх організаційно-штатної побудови при ліквідації надзвичайних ситуацій.

Організаційна структура підрозділів органів внутрішніх справ, які діють у надзвичайних умовах (під час стихійних лих, аварій, катастроф, групових порушень громадського порядку, при забезпеченні правопорядку щодо заходів із залученням значної кількості глядачів та учасників), відрізняється від організаційно-штатної структури повсякденної діяльності. Важливу роль у становленні організації органів внутрішніх справ на транспорті при вирішенні завдань, що виникають за надзвичайних умов, відіграв наказ МВС України від 25.06.1991 р. № 134 "О мерах по совершенствованию управления силами и средствами внутренних дел республики", який визначив порядок підпорядкування підрозділів транспортної міліції старшому оперативному начальникові, начальнику Управління внутрішніх справ областей у межах підвідомчої території. Окрім того, цим наказом встановлювався порядок формування зведених загонів управлінь внутрішніх справ на транспорті, порядок їх використання при виникненні надзвичайних ситуацій, права та обов'язки старших оперативних начальників, керівників.

Починаючи з 1991 р., у транспортних органах формувалися спеціальні підрозділи (в основному окремі взводи при апаратах управління з працівників міліції), які мали досвід роботи не менше, ніж два роки, відповідну фізичну і спеціальну підготовку, психологічно стійкі, здатні на високому професійному рівні юридично грамотно діяти в екстремальних ситуаціях.

Із затвердженням Положення про підрозділи міліції швидкого реагування "Беркут", яке окреслило основні завдання цих підрозділів (охорону прав та законних інтересів громадян від злочинних посягань, інших антигромадських дій; постійну готовність до дій у ситуаціях, що ускладнюють оперативну обстановку; забезпечення громадського порядку і безпеки за надзвичайних ситуацій), спеціальні підрозділи на транспорті перейшли у категорію структурних одиниць патрульної служби, на яких відповідно до діючого на той момент Статуту патрульно-постової служби міліції Радянської міліції покладались обов'язки щодо дій за особливих умов.

Зі створенням зведених загонів керівництво управлінь внутрішніх справ на транспорті отримало інструмент впливу на оперативну обстановку, створюючи та маневруючи ними у найважливіших оперативних напрямках. Сформувалася нова структурна побудова лінійних органів, яка відповідала аналогічним моделям організації територіальних органів внутрішніх справ [179, с.5]. Зважаючи на те, що організація дій у надзвичайних ситуаціях пов'язана зі створенням тимчасових формувань, необхідно передбачити заходи щодо прискорення організаційно-штатного, кадрового та професійного узгодження, оскільки тимчасова система ускладнює організацію взаємодії між структурними ланками, якщо вони сформовані з працівників різних органів.

Це пояснюється тим, що діяльність інспектора патрульної служби міліції, який працює на дільниці обслуговування лінійного пункту, лінійного відділення, лінійного відділу, відрізняється за змістом. Працівники незначних за чисельністю підрозділів виконують весь спектр завдань, передбачених Статутом патрульно-постової служби міліції України [63], іншими нормативними документами МВС України, тоді як інспектори лінійних відділів



спеціалізуються на окремих напрямках діяльності (супроводження поїздів, забезпечення охорони громадського порядку на вокзалі, робота у складі спеціалізованої групи міліції та воєнізованої охорони щодо забезпечення збереження вантажів на об'єктах вантажної інфраструктури залізниці, у складі спеціальної групи щодо профілактики окремих видів злочинів).

Як свідчить практика участі у ліквідації наслідків катастрофи з фосфором 16-25 липня 2007 р., керівництво лінійних відділів, на дільниці яких застосовувались сили зведеного загону, не враховувало специфіку цих підрозділів, використовуючи їх для вирішення завдань, які стояли суто перед лінійним відділом. З метою усунення недоліків було вжито заходів, спрямованих на дотримання принципу єдності управління, що було виражено у призначеннях керівниками зведеного загону начальника відділу громадської безпеки лінійного управління або відділення охорони громадського порядку базового лінійного відділу, а начальником штабу відповідно – заступника начальника штабу лінійного управління або начальника штабу базового лінійного органу. Зведені загони повинні відпрацьовувати взаємодію між структурними одиницями під керівництвом штабів у ході навчань в умовах, максимально наближених до реальних. Такі навчання мають проводитися регулярно, не менше двох разів на рік. Це стосується всіх структурних одиниць, що входять до складу зведених формувань. Кожна структурна ланка повинна формуватися з одного підрозділу, а її керівником призначається штатний командир або начальник відділення охорони громадського порядку лінійного відділу, який залучається до формування зведеного загону.

Підготовка особового складу патрульних і зведених підрозділів (як показав досвід оперативно-службової діяльності лінійного управління на Львівській залізниці щодо організації роботи за надзвичайних умов, що мало місце під час ліквідації наслідків повеней у Закарпатті 1998 та 2001 рр., катастрофи на дільниці Красне-Ожидів у 2007 р.) має враховувати специфіку завдань, які їм доведеться виконувати. Вони певною мірою збігаються із завданнями, що вирішуються щоденно [188, с. 24]. Виняток становлять підготовка керівників, яка повинна носити універсальний характер з акцентом на вирішення завдань у надзвичайних ситуаціях. Організація підготовки керівного складу повинна здійснюватися на підставі тематичних планів цивільного захисту (цивільної оборони) в органах внутрішніх справ, де основний акцент має бути спрямований на можливість негайного переведення підрозділів з роботи в умовах мирного часу на діяльність за надзвичайних умов (що тісно пов'язано з питаннями організації цивільної оборони та діях при значному ускладненні оперативної обстановки). Надзвичайно важливим у даному контексті є питання проведення заходів матеріально-технічного забезпечення, підготовки до евакуації населення та підрозділу, переведення управління лінійними органами та зведеними підрозділами із замських пунктів керування [179, с. 17].

Такий підхід щодо діяльності органів внутрішніх справ за надзвичайних умов зумовлений необхідністю досягнення максимального результату при виконанні надзвичайно складних завдань, які покладаються на міліцію. При аварійній ситуації ці підрозділи транспортної міліції повинні своєчасно,

динамічно та раціонально реагувати на зміни в оперативній обстановці щодо діяльності командирів, начальників штабів та інших посадових осіб з підтримки бойової готовності та боєздатності підрозділів, розроблення операцій, спеціальних дій та керівництва ними під час виконання поставлених завдань.

Основним завданням в умовах надзвичайної ситуації є забезпечення належного використання потенціалу підрозділу у процесі проведення відповідних операцій. Досягнення цієї мети пов'язане з вирішенням цілого спектру завдань, насамперед здійснення у повному обсязі організаційного циклу, що повинно сприяти ефективній локалізації та ліквідації небезпечних чинників. Саме керівники покликані забезпечувати оперативність дій відповідних підрозділів, розглядаючи процес підготовки як складну систему, що включає мету, завдання, вплив, засоби, суб'єкти та об'єкти, зовнішнє і внутрішнє середовища функціонування.

Система підготовки повинна забезпечити ефективну діяльність підрозділів у певних умовах, маючи конкретно визначені цілі, завдання і механізми їх реалізації [189, с. 265-266]. Цього можна досягти впровадженням у практичну діяльність підрозділів патрульної служби пріоритету боєздатності, оскільки дії у надзвичайних ситуаціях у більшості випадків набувають форм застосування сили, примусових заходів, що супроводжуються функціонуванням у посиленому режимі, а це, у свою чергу, зумовлює особливий підхід до розгляду змісту діяльності. Необхідно зазначити, що боєздатність виступає одним із основних об'єктів, на який повинна спрямовуватись увага керівника (на рівні лінійного управління, лінійного відділу, стройового підрозділу, відділу громадської безпеки) з метою підтримання її в належному стані. Кожний з них діє засобами, що відповідають повноваженням і досягають мети властивими для них методами.

Відпрацювання моделі повсякденної діяльності підрозділів патрульної служби має бути спрямоване на забезпечення: постійної готовності особового складу і технічних засобів до дій у надзвичайних умовах; достатньої кількості особового складу та засобів для підтримки функціональної спроможності виконати завдання, передбачені планами територіальної та цивільної оборони; планування за обсягом та часом відповідно до прийнятих схем; організації органу оперативного управління на рівні лінійного управління або лінійного відділу, а також низових штабних підрозділів; реагування на швидкі та приховані зміни в оперативній обстановці; приведення підрозділу у стан, такої готовності, яка дасть змогу досягти позитивного результату, насамперед забезпечити належну охорону громадського порядку з найменшим негативним впливом на особовий склад, залучений до ліквідації надзвичайної ситуації.

Окрім цього, підготовка керівного складу стройових підрозділів має становити чіткій алгоритм процесу навчання, який максимально наблизить його до умов, подібних при виникненні надзвичайних ситуацій [175, с. 21]. Це сприятиме засвоєнню оптимальних форм, визначення ролей, проходження стадій процесу ліквідації наслідків аварій та катастроф ще до початку проведення таких заходів: виявлення, усвідомлення та формулювання проблеми; постановка мети; висування гіпотез; оперування інформацією (

збирання, опрацювання, аналіз, оцінка негативних чинників); підготовка ( розробка) варіантів вирішення; оцінка варіантів вирішення, вибір оптимального варіанту; оформлення обраного варіанту у вигляді проекту рішення; погодження проекту рішення із зацікавленими службами; прийняття рішення ( надання рішенню юридичної сили); доведення рішення до виконавців ( організаторів виконання). За таких обставин від командира підрозділу вимагатиметься не лише знання окремої професії чи техніки, й природи закономірностей перебігу соціальних процесів, значної гуманітарної ерудиції, що в сукупності дозволить відпрацьовувати методології вирішення завдань щодо захисту особового складу та охорони громадського порядку в умовах надзвичайної ситуації. У ході навчання значна увага повинна сконцентруватися на питаннях формалізованого розподілу функцій між підрозділами, зокрема при взаємодії з іншими формуваннями, процедурах застосування засобів особистого захисту, особливостей застосування силових заходів, спеціальних засобів, зброї тощо [190, с. 94].

Надання змісту функціональної підготовки спрощеного вигляду, скороченої схеми підготовки, тобто обмеження її етапами планування, організації (організаційне проектування; організаційно-штатна робота тощо), контролю, що здійснюється під час штабних, командно-штабних тренувань та навчань, призводить до неповного дотримання положень організації діяльності підрозділів (не охоплюються всі аспекти щодо надзвичайних умов).

Суттєвою особливістю навчання в організаційно-функціональному аспекті виступають умови перебігу комплексу заходів, система захисту особового складу загалом. Така підготовка якнайліпше здійснюється шляхом навчання керівного складу міліції громадської безпеки у відомчих навчальних закладах.

Важливою особливістю навчання також є те, що нормативні документи, які регламентують дану сферу, здебільшого містять інформацію з обмеженим грифом допуску, що виступає доволі вагомим аргументом на користь підготовки винятково у навчальних закладах МВС України (нині підготовка здійснюється в Навчально-методичних центрах цивільного захисту населення та забезпечення життєдіяльності людини МНС України).

У контексті даного дослідження доцільно також нагадати, що галузеві служби УМВС України на залізничному транспорті додатково до чинного плану загальнопрофільної підготовки з розділу „Цивільна оборона” можуть проводити заняття з тактики дій з найпоширеніших випадків і найактуальніших проблем [190, с. 86; 191].

Доцільно погодитися із М.І. Ануфрієвим, С.В. П’єтковим, В.І. Квачком, що на ефективність навчання у школі підвищення оперативної майстерності позитивно буде впливати план підготовки керівного складу патрульної служби міліції лінійних органів щодо дій у надзвичайних ситуаціях, який повинен ґрунтуватися на впровадженні наукових концепцій, моделей, форм і методів професійної підготовки, які підтвердили свою ефективність [192, с. 36].

До основних завдань, які обов’язково повинні бути висвітлені у такому плані, належать: розробка та реалізація конкретних заходів, спрямованих на нейтралізацію й усунення обставин, що сприяють ускладненню оперативної

обстановки; забезпечення єдності загальних і спеціальних заходів попередження правопорушень на об'єктах транспорту під час проведення заходів з ліквідації наслідків надзвичайної ситуації; координація та узгодженість дій органів внутрішніх справ на транспорті з державними адміністраціями залізничних перевезень, окремими підприємствами, установами, службами, громадськими правоохоронними формуваннями залізничників з урахуванням завдань, компетенції та можливостей кожного з них щодо попередження правопорушень на транспорті; концентрація та раціональне використання сил і засобів, спрямованих на попереджувальну діяльність, що сприятиме забезпеченню їх економії.

Особливої уваги потребує проведення постійного комплексного аналізу загальних розділів планів підготовки відповідних підрозділів залізниць, розроблених на випадок надзвичайних ситуацій, та визначення методики узгодження заходів, передбачених для захисту особового складу. При цьому необхідно враховувати той факт, що Правила безпеки та порядок ліквідації наслідків аварійних ситуацій із небезпечними вантажами при перевезенні їх залізницею є обов'язковими для працівників залізничного транспорту, відправників та одержувачів небезпечних вантажів, а також для організацій, що здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування та ліквідацію наслідків аварійної ситуації, зокрема підрозділів транспортної міліції.

Доцільно звернути увагу на те, що С.В. Петков вказує, що заплановані заходи повинні бути спрямовані на підготовку до дій при техногенних аваріях [175], найбільш притаманних для даної залізниці, дирекції залізничних перевезень, станції щодо характеру та номенклатури вантажів, що перевозяться. Необхідність виділення основних напрямів обумовлена ще й тією обставиною, що можливості підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на транспорті одночасно і кваліфіковано впливати на всю сукупність причин і умов ускладнення оперативної обстановки дещо обмежені. Саме тому з усього комплексу питань необхідно виокремити першочергові, від вирішення яких залежатиме успіх подальшої роботи.

На нашу думку, запропонована структура плану (з відповідними назвами розділів) найповніше розкриватиме мету та сприятиме виконанню тих завдань, що стоять перед патрульними підрозділами у надзвичайних ситуаціях:

Розділ I. Нормативно-правові акти, що регламентують порядок дій підрозділів патрульної служби у надзвичайних ситуаціях. Першочергові організаційні заходи цивільного захисту (цивільної оборони).

Розділ II. Заходи, спрямовані на забезпечення особистої безпеки співробітників транспортної міліції.

Розділ III. Організація безперебійного функціонування підприємств залізничного транспорту під час проведення аварійно-рятувальних і відновлювальних робіт.

Розділ IV. Організація та забезпечення охорони громадського порядку.

Розділ V. Заходи щодо підтримання режиму технологічних обмежень у сфері пасажирських перевезень, схоронності вантажів, що знаходяться на стикових станціях, попередження випадків блокування транспортних

магістралей.

Розділ VI. Організація та здійснення евакуаційних заходів.

Розділ VII. Заходи щодо захисту населення від наслідків надзвичайних ситуацій, зумовлених застосуванням засобів ураження, терористичними актами

Таким чином, вивчення та узагальнення практичного досвіду планування службової підготовки з питань повсякденної діяльності підрозділів патрульної служби на залізничному транспорті цілком аргументовано доводить доцільність використання вищенаведеної структури плану з метою вивчення особливостей функціонування у надзвичайних ситуаціях. Разом із тим, на нашу думку, не менш важливо враховувати й особливості конкретної ділянки залізниці. Так, за наявності на ділянці обслуговування житлового сектора необхідно передбачити заходи щодо евакуації, а при розвинутому приміському сполученні – заходи щодо попередження блокування приміських маршрутів.

Не викликає жодного сумніву доцільність попереднього узгодження проекту плану зі Спеціальною службою залізниці. Окрім того, досягненню ефективного та якісного виконання плану підготовки сприятиме чітко організована система контролю за його виконанням. Практичну сторону щодо забезпечення контролю за ходом реалізації планів підготовки патрульної служби, на нашу думку, доцільно передати тим же органам, що його розробляли (відділу громадської безпеки та штабу лінійного управління).

З огляду на викладене вище, зазначимо, що:

- під організацією діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо охорони громадського порядку за надзвичайних умов на об'єктах залізничного транспорту розуміється система заходів, що забезпечують постійну готовність органів управління та сил, ефективного використання особового складу підрозділів та засобів у межах їх тактико-технічних можливостей, які беруть участь в охороні громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту;

- завдання охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті при проведенні заходів, передбачених планами дій у надзвичайних ситуаціях (соціально-політичного характеру, що пов'язані з протиправними діями терористичного спрямування), повинно базуватися на взаємодії з підрозділами Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України;

- організація взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної міліції та спеціальної служби транспорту в умовах проведення заходів, передбачених планами ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, вимагає пошуку організаційно-тактичних можливостей щодо підвищення ефективності спільної діяльності;

- для вирішення завдань у надзвичайних ситуаціях доцільне створення тимчасових зведених загонів на базі підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, які дислокуються або в оперативному відношенні обслуговують зону надзвичайної ситуації;

- організація підготовки керівного складу патрульної служби повинна бути спрямована на можливість негайного переведення підрозділу з роботи в умовах мирного часу на діяльність за надзвичайних умов, маючи конкретно визначені цілі, завдання і механізми їх реалізації. Таке навчання повинно здійснюватися у навчальних закладах МВС України.

### **Висновки до розділу 2**

Дослідження питань, пов'язаних із правовими основами організації діяльності підрозділів патрульної служби міліції щодо охорони громадського порядку та громадської безпеки на залізничному транспорті, дозволяють зробити такі висновки.

1. Ефективність діяльності підрозділів патрульної служби міліції на залізничному транспорті за планом комплексного використання сил та засобів міліції в охороні громадського порядку (єдина дислокація) перебуває у прямій залежності від рівня організаторської діяльності структурних підрозділів МВС України, УМВС на залізничному транспорті, а також їх низових ланок – лінійного управління, лінійних відділів внутрішніх справ та підрозділів міліції громадської безпеки.

2. Введення у структуру лінійного управління на залізниці підрозділу міліції оперативного призначення “Беркут” сприятиме ефективній протидії блокуванню транспортних комунікацій, забезпеченню проведення на відповідному організаційно-тактичному рівні заходів боротьби з організованою злочинністю, розшуку та затриманню особливо небезпечних та озброєних злочинців під час проведення масових заходів на дільниці обслуговування. Цей підрозділ здатний надавати допомогу конвоям внутрішніх військ при ускладненні обстановки в місцях технологічної стоянки на станціях під час катастроф, аварій чи стихійних лих, а також за інших надзвичайних обставин.

3. Для досягнення максимальної ефективності у виконанні безпосередніх обов'язків інспекторам патрульної служби необхідні науково обґрунтовані методики оцінки їх діяльності.

3.1. Систематичний аналіз громадської думки дозволить більш якісно впливати на діяльність транспортної міліції щодо охорони громадського порядку та формувати позитивний імідж. Водночас запропонована нами внутрішньосистемна оцінка діяльності підрозділів міліції створюватиме передумови для більш об'єктивної оцінки стану роботи, виявлятиме слабкі місця у повсякденній практичній роботі підрозділів патрульної служби, що у свою чергу вимагає коригування та визначення напрямів їх удосконалення.

3.2. Методика оцінки діяльності патрульної служби міліції щодо охорони громадського порядку на залізничному транспорті повинна складатися з низки послідовних стадій: формулювання завдання; підбір, оцінка і обробка наявних статистичних даних; констатація фактів, їх юридична оцінка та систематизація; розрахунки додаткових показників; характеристика відмінностей, особливостей чи закономірностей досліджуваної оперативної обстановки; формулювання висновків і пропозицій.

4. Завдання охорони громадського порядку та забезпечення громадської безпеки на залізничному транспорті при проведенні заходів, передбачених

планами дій у надзвичайних ситуаціях, що мають соціально-політичний зміст та пов'язані з протиправними діями терористичного чи антиконституційного спрямування, повинні базуватися на чіткій взаємодії з підрозділами Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України.

5. Організація взаємодії органів транспортної міліції та спеціальної служби транспорту в умовах проведення заходів, передбачених планами ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій, вимагає пошуку нових та запропонованих нами організаційно-тактичних можливостей щодо підвищення ефективності спільної діяльності.

6. Для вирішення завдань у надзвичайних ситуаціях доцільне створенням тимчасових зведених загонів на базі підрозділів патрульної служби лінійних органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, які дислокуються або в оперативному відношенні обслуговують зону надзвичайної ситуації.

7. Організація підготовки керівного складу патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті повинна бути спрямована на можливість негайного переведення підрозділу з роботи в умовах мирного часу на діяльність за надзвичайних умов, маючи конкретно визначені цілі, завдання і механізми їх реалізації. Така підготовка повинна здійснюватися шляхом навчання керівного складу підрозділів патрульної служби у навчальних закладах Міністерства внутрішніх справ України.

### РОЗДІЛ 3

## УДОСКОНАЛЕННЯ ВЗАЄМОДІЇ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ МІЛІЦІЇ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ З ПІДРОЗДІЛАМИ ПАТРУЛЬНОЇ СЛУЖБИ ТЕРИТОРІАЛЬНИХ ОРГАНІВ ВНУТРІШНІХ СПРАВ ТА ВІДОМЧОЮ ВОЄНІЗОВАНОЮ ОХОРОНОЮ У СФЕРІ ОХОРОНИ ГРОМАДСЬКОГО ПОРЯДКУ

### 3.1. Шляхи підвищення ефективності нормативно-правового регулювання взаємодії патрульної служби міліції на залізничному транспорті та підрозділів патрульної служби територіальних органів внутрішніх справ у сфері охорони громадського порядку

Пріоритетним напрямом роботи української міліції щодо підвищення ефективності охорони громадського порядку на залізницях держави виступає організація ефективної взаємодії між територіальними і транспортними органами внутрішніх справ [153]. Основний зміст проблеми взаємодії територіальних і транспортних підрозділів обумовлюється правовою природою української міліції та її провідним місцем у забезпеченні охорони громадського порядку та громадської безпеки. Юридичною першоосновою діяльності міліції є створення ефективного механізму її роботи, побудова цілісної гармонійної конструкції її багатоелементного організму та відповідне закріплення даних властивостей у законах та нормативно-правових актах, що можливе лише за умови чіткого визначення статусу окремих самостійних елементів та упорядкованості їх взаємозв'язків у рамках цієї системи [193, с. 113].

Органи внутрішніх справ включають різні служби і підрозділи, котрі як елементи однієї системи взаємопов'язані між собою, а їх функціонування спрямоване на досягнення єдиної мети – зміцнення правопорядку в державі. Водночас на кожну службу та підрозділ органів внутрішніх справ покладено конкретні завдання, що реалізуються відповідними методами у специфічних умовах функціонування. З огляду на це, управління всіма підрозділами одного органу, групою органів та всією системою має бути всесторонньо узгодженим.

Поняття “взаємодія” – надзвичайно складна філософська категорія. Взаємодія у філософії – одна із загальних форм взаємозв'язку між явищами, суть якої полягає у зворотному діянні одного предмета чи явища на інше, що відбувається в просторі й часі, є специфічною для кожного предмета чи явища. Взаємодія є двобічним процесом, у якому кожна з взаємодіючих сторін зумовлює іншу, виступає і як причина, і як наслідок [194, с. 213]. Взаємодія розглядається як категорія-принцип, що відображає процеси впливу різних об'єктів один на одного, їх взаємну обумовленість, зміни стану, а також породження одного об'єкта іншим. Взаємодія передбачає існування і структурну організацію будь-якої матеріальної системи. У військовій термінології суть принципу взаємодії розглядається як спільні за метою, завданням, місцем, часом і способом виконання дії для досягнення мети операції [33, с.96]. Окрім того, взаємодія – це



одна із форм спрямованого впливу для досягнення конкретної мети, а також процесу обміну інформацією [195, с. 130].

У наукових дослідженнях діяльності органів внутрішніх справ формулюються різні поняття взаємодії. Автор підтримує визначення В.Д. Пчолкіна [196, с. 97], який розглядає взаємодію як засновану на спільності цілей і завдань, погоджену за часом, місцем і змістом, визначену законодавством діяльність компетентних суб'єктів щодо раціонального застосування наявних сил, засобів і методів для забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки.

На думку вчених-дослідників діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті В.Л. Грохольського, В.М. Платіки, С.В. Продайка, В.Є. Соломка, реалізація принципу взаємодії протягом багатьох років залишається гострою і в деяких питаннях невирішеною проблемою. Рівень взаємодії підрозділів між собою та іншими суб'єктами правоохоронної діяльності постійно зазнає критики у нормативних актах МВС України [33, с.96; 86; 88]. На нашу думку, а також В.Л. Грохольського, В.М. Платіки, С.В. Продайка, В.Є. Соломка, причин є декілька.

По-перше, - це недосконалість теоретичної розробки проблеми взаємодії. По-друге, - організація взаємодії в органах внутрішніх справ ще є надто громіздкою. Численні ланки управління дублюють одна одну. Усе це вимагає здійснення низки заходів щодо чіткого розмежування і забезпечення раціонального співвідношення функцій міністерства і підпорядкованих йому органів (підрозділів), налагодження єдності і керованості системою [33, с. 97].

З огляду на реформування залізничного транспорту, збільшення у структурі залізничних перевезень долі транзиту вантажів та приміських пасажирських перевезень, впровадження новітніх технологій щодо надання транспортних послуг потребує від взаємодіючих суб'єктів нових підходів до організації охорони громадського порядку.

Зовнішнє відображення взаємодії у службовій діяльності органів внутрішніх справ виявляється у формах, що мають особливості свого прояву. У наукових джерелах з теорії адміністративної діяльності поширеною є думка щодо об'єднання існуючих форм взаємодії, які передбачені у чотирьох умовних блоках: 1) обмін інформацією; 2) спільна розробка рішень; 3) реалізація розроблених рішень (при настанні певних строків та виникненні відповідних ситуацій); 4) проведення інших узгоджених заходів, не передбачених письмовими рішеннями.

Отже, взаємодія підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті – це спільна, узгоджена діяльність конкретних виконавців, служб і підрозділів. Характеризуючи організацію взаємодії, її можна визначити як діяльність, спрямовану на узгодження та об'єднання зусиль і можливостей, використання переваг суспільної діяльності суб'єктів, які перебувають у взаємодії, з метою успішного вирішення завдань щодо боротьби зі злочинністю та забезпечення охорони громадського порядку [197, с. 5 ], що здійснюються з урахуванням оперативної обстановки.

Забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки вимагає скоординованих дій підрозділів патрульної служби міліції, залучених до виконання даної функції. Управління нарядами повинно забезпечувати високу ефективність дій на підставі раціональної розстановки сил і засобів, комплексного їх використання, своєчасного маневрування й активного несення служби на вулицях та в інших громадських місцях, підтримання постійної готовності до виконання завдань, що можуть раптово виникати при зміні оперативної обстановки в особливих випадках чи надзвичайних обставинах.

Начальники територіальних і транспортних органів внутрішніх справ повинні організовувати комплексне використання у забезпеченні охорони громадського порядку всіх сил і засобів органів внутрішніх справ, їх взаємодію, затверджувати плани комплексного використання сил і засобів, своєчасно проводити маневрування силами та засобами в масштабі країни, області, міста, району, залізниці з урахуванням змін в оперативній обстановці [63].

В умовах зменшення чисельності патрульної служби міліції як на транспорті, так і в територіальних органах заходи із забезпечення правопорядку у громадських місцях, розкриття та профілактика злочинів потребують значного поліпшення, а також необхідної координації діяльності органів влади та правоохоронних органів [198]. Важливе місце у взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної міліції та патрульної служби територіальних органів у забезпеченні охорони громадського порядку відповідно відводиться місцевим державним органам влади, що є одним із напрямів вдосконалення територіальної організації влади [38; 199, с. 50-51].

Як приклад, можна навести досвід Львівської області. З метою реалізації положень Указу Президента України від 19 липня 2005 р. № 1119 “Про заходи щодо забезпечення особистої безпеки громадян та протидії злочинності” в області створено Координаційну раду. Розпорядженням Голови Львівської обласної державної адміністрації затверджено програму з питань охорони громадського порядку та боротьби зі злочинністю, до виконання якої залучаються підрозділи міліції громадської безпеки ГУМВС України у Львівській області та лінійного управління на Львівській залізниці. Програма передбачає щорічну взаємну розробку та реалізацію територіальними і транспортними органами скоординованих практичних заходів щодо посилення охорони громадського порядку, які включають [200]:

1) спільний систематичний аналіз та узагальнення причин й умов, що сприяють вчиненню правопорушень у громадських місцях, визначення та вжиття заходів щодо їх усунення;

2) проведення комплексних перевірок суб'єктів господарювання, що знаходяться біля об'єктів пасажирської інфраструктури, які реалізують спиртні напої, з метою виявлення порушень чинного законодавства;

3) регулярне проведення нарад керівників стройових підрозділів за участю начальників відділень, що здійснюють керівництво дільничними інспекторами міліції міських, районних і лінійних відділів внутрішніх справ, на яких узгоджуються спільні дії та коригуються заходи щодо профілактики правопорушень;

4) формування регіонального банку даних на базі обліку адміністративних правопорушень в електронному вигляді щодо осіб, що зловживають спиртними напоями, дрібних хуліганів, у тому числі осіб, які постійно користуються приміським залізничним транспортом, попередньо узгодивши обсяг, зміст інформації та порядок її використання для кожного районного та лінійного відділу;

5) відпрацювання системи взаємодії та забезпечення постійного обміну оперативною інформацією щодо можливих акцій протесту (блокування транспортних комунікацій) з невіршених політичних чи соціально-економічних питань;

6) розробку та здійснення спільних заходів щодо протидії нелегальній міграції;

7) здійснення регулярних перевірок правил зберігання та перевезення вогнепальної зброї в період мисливського сезону;

8) забезпечення охорони громадського порядку за участю підрозділів патрульної служби міліції лінійних відділів під час проведення культурно-масових та спортивних заходів;

9) проведення оперативно-профілактичних заходів патрульної служби та підрозділів спеціального призначення “Беркут” щодо схоронності вантажів, засобів сигналізації та зв’язку на залізничних станціях, а також на інших об’єктах вантажної інфраструктури залізниці;

10) проведення щоквартальних нарад-семінарів з питань діяльності міліції громадської безпеки, на яких обговорювати практику застосування законодавчих актів, що регулюють питання охорони громадського порядку;

11) залучення широких верств населення до правоохоронної діяльності, охорони громадського порядку і боротьби з правопорушеннями, зміцнення законності та правопорядку [201, с. 141].

Необхідно зазначити, що МВС України приділяє значну увагу вдосконаленню нормативної регламентації взаємодії діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ. Водночас рівень правового регулювання спільної діяльності територіальних і транспортних підрозділів патрульної служби є ще недостатній та потребує удосконалення. Нині чинні нормативні акти по-різному розкривають взаємодію: в одних висвітлюється спільне патрулювання (рішення колегії МВС України від 04.10.2006 р. № 6км/2 “Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян”), в інших розглядаються питання комплексного використання сил та засобів (вказівки МВС України від 02.02.2007 р. № 1919/ Фв. “Щодо взаємодії транспортної міліції та територіальних органів внутрішніх справ у забезпеченні громадського порядку”, УМВС України на залізничному транспорті від 24.03.2008 р. № 7/1056 “Щодо типового плану додаткових заходів щодо покращення охорони громадського порядку) [202], а в деяких підзаконних актах дублюється спільна діяльність (рішення оперативної наради МВС України від 14.02.2007 р. № 2679/ Фв. “Про підсумки оперативно-службової діяльності підрозділів міліції громадської безпеки на 2006 рік та протягом комплексної оперативно-

профілактичної операції”). Разом із тим необхідно вказати, що взаємодія необхідна для того, щоб удосконалити взаємостосунки між особовим складом патрульної служби лінійних і територіальних органів.

Незважаючи на те, що територіальна і транспортна міліція є складовою частиною однієї системи, необхідність співробітництва зумовлена насамперед розвитком структур транспортних і територіальних органів внутрішніх справ, поглибленням спеціалізації в їх діяльності, особливо у сфері збереження транзитних вантажів і забезпечення громадської безпеки. Цікавим видається досвід організації взаємодії транспортної та територіальної поліції на станціях перетину державного кордону у Словаччині та Румунії, де формуються спільні патрульні наряди, на які в окремих випадках покладаються функції прикордонного контролю [119; 203].

Доцільно нагадати, що наказом МВС України від 27.02.2004 р. № 213 “Про розмежування території та зон оперативного обслуговування між транспортними та територіальними органами внутрішніх справ України” у населених пунктах, де відсутні територіальні органи внутрішніх справ, на транспортні підрозділи покладено обов'язок своєчасно реагувати на порушення громадського порядку, повідомлення про злочини, проводити початкові оперативно-слідчі дії, здійснювати затримання злочинців, брати участь у ліквідації наслідків надзвичайних подій з подальшою передачею матеріалів до територіальних органів (нормативно закріплена взаємодія). Аналогічно повинні діяти і територіальні підрозділи, де немає дислокації транспортних органів внутрішніх справ [73]. Цим наказом також регламентовано проведення типових операцій та інших заходів, пов'язаних з масовим перебуванням людей, а також охорона громадського порядку на привокзальних площах (за погодженими спільними планами).

На наш погляд, нагальною є потреба у підготовці та розробці єдиного відомчого наказу щодо організації взаємодії в системі МВС України як внутрішньої, так і зовнішньої. У цьому контексті є слушна думка В.Л. Ортинського, який зазначає, що у даному нормативному акті мають знайти своє відображення принципи, характер, форми, способи та методи взаємодії, етапи, права та обов'язки суб'єктів (крім переліку завдань) [196, с. 8].

Проблема організації взаємодії за своїм змістом складна, багатопланова і пронизує майже усі аспекти діяльності підрозділів патрульної служби. Системність правового регулювання, що передбачає всесторонню регламентацію розглянутих питань, при створенні єдиного нормативного акту може призвести до створення документа, значного за обсягом. Однак він не лише сконцентрує у собі всі питання, що стосуються взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ, але й надасть їй нормативно-визначеного характеру. Прикладом відповідного документа може бути Статут гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України [204], у якому детально відображені питання взаємодії різних військових частин, що дислокуються в межах одного гарнізону під час несення ними гарнізонної та вартової служб.

Необхідність регламентації взаємодії підрозділів патрульної служби зумовлена також своєрідною організацією управління патрульно-постовими

нарядами, адже нерідко численні ланки управління просто дублюють одна одну. На думку В.Л. Грохольського, В.М. Платіки, С.В. Продайка, В.Є. Соломка, організація взаємодії в органах внутрішніх справ ще є надто складною. Численні ланки управління дублюють одна одну. Усе це вимагає здійснення низки заходів щодо чіткого розмежування і забезпечення раціонального співвідношення функцій міністерства і підпорядкованих йому органів, налагодження єдності і керованості системою [33, с. 97]. Подібні висновки зроблено В.К. Гіжевським, А.В. Мілашевичем але в контексті діяльності транспортних органів внутрішніх справ [37, с. 64; 193, с. 114-115]. Аналізуючи існуючу систему організації взаємодії патрульної служби на залізничному транспорті та територіальних органів з урахуванням думки провідних науковців [33; 37; 193], можна зробити висновок щодо необхідності здійснення низки заходів, спрямованих на чітке розмежування та забезпечення раціонального співвідношення функцій УМВС України на залізничному транспорті, лінійних управлінь на залізницях, лінійних органів та Головних управлінь, Управлінь МВС України в областях, міських управлінь в обласних центрах та містах обласного підпорядкування, їх організаційно-штатних одиниць патрульної служби, що у свою чергу буде сприяти налагодженню організаційної єдності та керованості системою. Дана проблема особливо актуальна для взаємодії патрульної служби лінійних відділень і лінійних пунктів міліції (структурних одиниць лінійного відділу) з відповідними підрозділами районних відділів та відділень внутрішніх справ, особливо тих, що дислокуються у сільській місцевості та мають в штаті тільки групи патрульної служби.

У зв'язку з зміною соціально-економічної ситуації в країні обґрунтовані в інших умовах основні напрями спільної діяльності патрульних нарядів лінійних та міськрайорганів потребують перегляду. В умовах сьогодення профілактична робота патрульної служби набуває пріоритетного значення [153]. Слід відмітити, що її кінцевий результат може бути ефективним лише за умов здійснення узгоджених і спільних заходів між транспортними і територіальними підрозділами патрульної та іншими службами міліції. Наприклад, щодо попередження втягування неповнолітніх у злочинну та іншу антигромадську діяльність [205, с. 53].

Проблема взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної та територіальної поліції щодо профілактичної діяльності характерна і для поліції Великобританії. Її вирішення забезпечується шляхом розробки спеціальних планів, у яких передбачають комплекс скоординованих заходів на підставі спеціального нормативного акта головного управління поліції країни, який визначає єдиний методологічний підхід, узгодженість цілей, поєднання найважливіших суб'єктів, які взаємодіють, сил, засобів і методів [206, с. 21-23].

Що стосується організації повсякденної діяльності органів внутрішніх справ України в сучасних умовах, то необхідно зазначити, що керівники підрозділів патрульної служби міліції найчастіше використовують такі форми взаємодії: взаємний обмін інформацією (про оперативну обстановку, злочини; про осіб, які проживають неподалік магістралей, не працюють і вчиняють злочини; місця збуту викраденого тощо); спільне проведення рейдів,

забезпечення масових заходів; взаємообмін оперативною інформацією, затримання злочинців, взаємодія при ускладненні оперативної обстановки; спільне планування заходів з охорони громадського порядку; проведення спільних оперативних нарад, інструктажів з найважливіших питань, розводів перед заступленням на службу та підведення підсумків роботи, розробка спільних управлінських рішень з питань удосконалення взаємодії і підвищення ефективності роботи, розгляд результатів діяльності і підведення підсумків виконання спільних планів; спільна участь у роботі теоретичних і науково-практичних конференцій, семінарів з проблем боротьби зі злочинністю, обмін передовим досвідом роботи; узгоджені дії щодо профілактики злочинності, зокрема підліткової, та дитячої безпритульності. Окрім того, наряди патрульних служб здійснюють взаємний обмін інформацією про оперативну обстановку на суміжних маршрутах патрулювання та беруть участь у спільних заходах.

Так, підрозділи патрульної служби транспортної міліції будують взаємодію нарядів на підставі розробки суміжних маршрутів патрулювання, що охоплюють привокзальні площі у всіх категоріях населених пунктів, паралельних маршрутів патрулювання, за якими здійснюється перекриття громадських місць зі складною оперативною обстановкою, що знаходяться біля об'єктів транспорту.

Ефективно організована на практиці взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з іншими правоохоронними органами дозволяє сконцентрувати сили та засоби, оперативно визначити напрями їх діяльності у профілактиці правопорушень, цілеспрямовано використовувати сконцентровані сили та засоби щодо забезпечення громадського порядку [207, с. 53-54].

Доцільно, на нашу думку, ст. 23 Статуту патрульно-постової служби міліції України доповнити поняттям “маршрут патрулювання”, що означатиме – звичайний, суміжний і паралельний маршрути охорони громадського порядку. Це сприятиме поглибленню та деталізації правового регулювання зазначеної діяльності на підставі загальних положень і принципів управління, узагальнення практики щодо визначення обов'язків нарядів, особливостей несення служби при проведенні масових заходів за надзвичайних обставин.

Враховуючи особливості охорони громадського порядку та розкриття злочинів, які вчинюються в поїздах приміського сполучення, що зумовлено специфічними умовами функціонування пасажирського залізничного транспорту щодо встановлення місця вчинення правопорушення (а для територіальних органів внутрішніх справ, розташованих у сільській місцевості, щодо профілактики побутової злочинності), вагомим значення набувають спеціалізовані патрульні групи з дільничними інспекторами для патрулювання дільницями залізничної станції та територією населеного пункту, де знаходиться мало чисельний лінійний підрозділ (лінійне відділення або лінійний пункт міліції).

Заслужує на увагу досвід лінійного управління на Донецькій залізниці щодо підвищення ефективності діяльності спеціалізованих патрульних груп. Так, відділом громадської безпеки лінійного управління з метою стабілізації

оперативної обстановки в межах комплексної оперативно-профілактичної операції [208], що проводилась у грудні 2006 р. та січні 2007 р., були визначені дільниці з високим рівнем злочинності, з урахуванням оперативної обстановки на території, прилеглої до об'єктів транспорту, а відтак було проведено робочі зустрічі з дільничними інспекторами міліції та керівниками патрульних підрозділів, які обслуговують місцевість, якою проходить залізнична колія. Спільними наказами районних та лінійних відділах були створені спеціалізовані групи, до складу яких було включено інспекторів патрульної служби, дільничних інспекторів, командний склад патрульних підрозділів. Діяльність вказаних груп охоплювала дільницю обслуговування транспортної міліції та прилеглу територію в межах дільниці обслуговування дільничного інспектора міліції. У результаті збільшення кількості виходів спеціалізованих патрульних груп міліції на маршрути, в тому числі із залученням співробітників спеціального оперативного підрозділу міліції “Беркут”, очолюваних дільничними інспекторами міліції, стан оперативної обстановки поліпшився, і як наслідок – зменшення кількості злочинів на дільниці обслуговування [209].

Особливої уваги заслуговує вивчення організації взаємодії патрульних підрозділів транспортної та територіальної міліції під час забезпечення охорони громадського порядку при масових заходах, що проводяться на об'єктах транспортної інфраструктури та на прилеглої території за участю значної кількості учасників (Таблиця 3.1).

*Таблиця 3.1.*

**Динаміка масових заходів на дільниці обслуговування УМВС України на залізничному транспорті за 2003-2007 рр.**

№ з/п.	рік	2003	2004	2005	2006	2007
1	кількість заходів	45	189	102	136	62
2	число учасників	29634	97811	66713	42120	21763
3	кількість порушень під час заходів	14	259	18	25	46

Саме факт збільшення різноманітних масових та інших акцій вимагає налагодження чіткої системи управління силами та засобами міліції, організації взаємодії різних підрозділів МВС України, які дислокуються у регіоні проведення спортивних заходів та акцій, опрацювання нового підходу до питань забезпечення охорони громадського порядку та безпеки як напередодні, так під час різноманітних масових акцій, а також налагодження належної системи управління силами та засобами [211].

Упродовж 2001–2007 рр. підрозділи лінійних управлінь на залізницях неодноразово брали участь у забезпеченні громадського порядку на станціях, вокзалах під час урочистостей, присвячених трудовим досягненням працівників залізниці, а також акцій громадської непокори (блокування транспортних комунікацій, страйків, молебнів тощо), що мали на меті привернути увагу громадськості до соціально-економічних або релігійних проблем регіону, окремого підприємства чи релігійної громади при проведенні концертів і зустрічей з митцями різних мистецьких напрямів.

Серед проблем, що стосуються охорони громадського порядку при проведенні масових заходів, виділяються організаційно-тактичні особливості забезпечення громадського порядку під час проїзду на матчі в інші регіони країни та перебування футбольних уболівальників на об'єктах залізничного транспорту. Такі проблеми стають особливо актуальним ще й з огляду на проведення в Україні чемпіонату Європи з футболу в 2012 р. [212].

Досвід, отриманий внаслідок неналежної організації взаємодії патрульної служби територіальної та транспортної міліції під час посадки та проїзду футбольних “фанатів”, що призвело до виникнення групових порушень громадського порядку та викликало резонанс у широких колах громадськості, свідчить про необхідність постійного вивчення тактики дій різних груп уболівальників та внесення змін у відпрацьовані організаційно-тактичні прийоми взаємодії міліції.<sup>8</sup> Порушення громадського порядку з боку фанатично налаштованих уболівальників команд “Карпати”-Львів, “Чорноморець”-Одеса, “Динамо”-Київ, “Закарпаття”-Ужгород мали місце у різних регіонах країни під час проїзду їх залізничним транспортом до населеного пункту, де проводився матч, а також і на самих об'єктах транспорту.

Організація взаємодії між підрозділами патрульної служби територіальних і транспортних органів з охорони громадського порядку на підготовчому етапі починається із забезпечення своєчасного надходження інформації щодо заходів, спільного прогнозування можливого розвитку ситуації як на території населеного пункту, так і на об'єктах транспорту, розробки адекватних заходів реагування, що повинно входити окремим розділом до типового плану, який розробляється відповідно до вимог ст. 310 Статуту ППСМ [213, с.119].

Разом із тим необхідно відзначити, що відсутня система надання інформації різним підрозділам патрульної служби, які виконують завдання, передбачені єдиним планом охорони громадського порядку. На жаль, доводиться констатувати, що система інформування у різних регіонах держави відпрацьована лише у межах цього регіону. А це, на наш погляд, вимагає внесення доповнення до п. “г” ст. 310 Розділу XV “Охорона громадського порядку і безпеки при проведенні масових заходів” Статуту ППСМ [63; 214].

Водночас доводиться констатувати, що структурою типового плану не передбачено визначення напрямів особистої безпеки громадян і працівників міліції, безпеки руху на об'єктах транспорту та необхідність узгодження з адміністрацією підприємства транспорту спеціальних заходів з даного питання, а це також вимагає внесення змін до Статуту патрульно-постової служби міліції України (Додаток Е).

Одним із етапів організації взаємодії є проведення спільного рекогносцирування місця проведення заходу, що відбудеться. Під час таких дій узгоджується внесення пропозицій керівництву міськрайліноргану щодо роботи транспорту перед початком спортивних чи культурно-масових заходів. Ці питання в подальшому відпрацьовуються на інструктажі керівного складу щодо розстановки особового складу стройових підрозділів. Після цього безпосередньо на місці несення служби відповідно до оперативної обстановки

Стовпчик 7 заплановані витрати на утримання особового складу патрульної служби у 2008р.



проводиться інструктаж міліціонерів і приданих сил (як до початку матчу, так і після його закінчення до початку супроводження уболівальників на об'єкти транспорту).

Організація супроводу всіх організованих груп, які виїжджають до столиці чи інших обласних центрів на спортивні та масові заходи, в тому числі з політичних мотивів, уболівальників на матчі команд вищої та першої ліги України з футболу повинна передбачати узгодження з територіальними органами внутрішніх справ порядку супроводження, створення спільних нарядів супроводу із числа середнього та молодшого начальницького складу патрульної служби територіальних органів і підрозділів патрульної служби та із забезпечення охорони громадського порядку і супроводження поїздів лінійних відділів, а також і використання можливості залучення громадських організацій до охорони порядку, що передбачено Законом України “Про участь громадських формувань в охороні громадського порядку та державного кордону” [215]. Відповідний досвід створення спільних нарядів супроводження футбольних уболівальників мають УМВС України у Донецькій області та лінійне управління на Донецькій залізниці, учасників політичних акцій, релігійних заходів – Головні управління МВС України у м. Києві, у Київській області та лінійне управління на Південно-Західній залізниці, щодо супроводу іноземців до пункту видворення за межі держави – вказані територіальні та лінійні управління. В ході дослідження наявний досвід узагальнено та впроваджено у лінійному управлінні на Львівській залізниці (Наказ від 20 лютого 2007 р. № 27 „Про порядок організації супроводження поїздів”), щодо супроводу іноземців – то проект інструкції направлено в МВС України (Додаток Ж, 3).

Проведені МВС України у 2007 р. командно-штабні та тактико-спеціальні навчання з підрозділами УМВС України на залізничному транспорті, ГУМВС, УМВС України західної (п'ятої) зони оперативного реагування, Західного територіального командування внутрішніх військ МВС України за участю заступників начальника, начальників міліції громадської безпеки лінійних та територіальних управлінь щодо роботи патрульних підрозділів з проблем організації охорони громадського порядку під час проведення спортивних та культурних заходів, акцій громадської непокори засвідчили, що питання взаємодії транспортних і територіальних органів внутрішніх справ недостатньо відпрацьовані. Прогалиною у цьому можна вважати проект рішення керівника зони оперативного реагування, оскільки типовий план охорони громадського порядку не передбачає регламентацію діяльності керівника зони щодо взаємодії [63].

Хоча на навчаннях і відпрацьовувалися питання організації роботи оперативного штабу з керування патрульними нарядами міліції, стійкості оперативного зв'язку, матеріально-технічного забезпечення, однак практичні рекомендації для підрозділів, на жаль, не підготовлені. Окрім того, не у всіх випадках діяльність оперативного штабу фіксується протоколами, що в подальшому призводить до втрати організаційних форм і досвіду при вирішенні однотипних завдань [216]. Відпрацювання спільних документів в

ході навчання щодо рекогносцирування об'єктів транспорту, інструктування особового складу, приданих сил територіальних органів і внутрішніх військ з питань техніки безпеки при перебуванні на об'єктах транспорту засвідчили, що відсутність нормативних актів, на підставі яких здійснюється взаємодія, збільшує термін підготовки службової документації і, як наслідок, зменшує час підготовки підрозділів для проведення запланованих заходів, що негативно впливає на психологічний стан особового складу підрозділів та на ефективність службової діяльності загалом [217, с. 301]. Необхідно відзначити, що даний напрям діяльності органів внутрішніх справ в останні роки інтенсивно вивчається науковцями. Заслужують на увагу наукові праці С.М. Гусарова, Ю.В. Дубка, М.В. Корнієнка. Однак у зв'язку з тим, що наказ МВС України МВС України від 06.03.2003 р. № 207 "Про оголошення переліку конфіденціальної інформації в системі МВС України, якій надається гриф обмеженого доступу "Для службового користування" відносить праці вказаних науковців з даної тематики до інформації з обмеженим доступом, відповідно у нашому дослідженні не аналізуються. Однак що стосується організації діяльності лінійних органів внутрішніх справ, у тому числі патрульної служби міліції, з питань забезпечення охорони громадського порядку під час масових заходів на об'єктах залізничного транспорту у бібліотеках УМВС України на залізничному транспорті (м. Київ), лінійних управлінь на: Південно-Західній (м. Київ), Донецькій (м. Донецьк), Львівській (м. Львів) залізницях, то автору не вдалось знайти жодного видання, у тому числі із грифом обмеження доступу, де б досліджувалось це питання.

Характерними недоліками службової діяльності транспортних органів внутрішніх справ у 2006-2007 рр. були випадки незадовільного виконання вимог МВС України щодо організації охорони громадського порядку і, зокрема, підрозділами патрульної служби міліції, під час прибуття у регіон обслуговування глядачів спортивних змагань різних рівнів. Серед причин такого стану справ – насамперед незадовільно організований моніторинг оперативної обстановки (не прогнозується ситуація, що складається на територіях обслуговування як напередодні, так і під час виступів спортсменів), не розробляються заходи ефективного реагування, які б повною мірою характеризували прорахунки в організації взаємодії [209]. Керівники територіальних і лінійних патрульних підрозділів органів внутрішніх справ при плануванні організаційних і практичних правоохоронних заходів в окремих випадках не враховують можливих ускладнень обстановки. Спостерігаються недоліки при проведенні інструктажів керівного та особового складу, який залучається до забезпечення охорони громадського порядку й безпеки з питань готовності до дій у нештатних ситуаціях при суворому дотриманні законодавства, взаємодії інспекторів патрульної служби територіальних та транспортних органів під час супроводження груп [218; 219, с. 32-35].

Особливо важливе питання взаємодії – це підготовка командирів, інспекторів патрульної служби та військовослужбовців, які залучаються в самостійні та спільні наряди на об'єктах транспорту під час проведення масових заходів. Однак у навчальному плані службової підготовки для

працівників міліції громадської безпеки (зокрема для патрульної служби територіальних і транспортних органів) у 2007/2008 навчальному році не передбачено вивчення в системі функціональної підготовки Європейської Конвенції "Про насильство та неналежну поведінку з боку глядачів під час спортивних заходів і, зокрема, футбольних матчів", Інструкції "Порядок і безпека на стадіонах стосовно всіх матчів змагань УЄФА", постанови КМУ від 18 грудня 1998 р. № 2025 "Про порядок підготовки спортивних споруд та інших спеціально відведених місць для проведення масових спортивних та культурно-видовищних заходів", інших нормативних актів, що регламентують організацію та вжиття правоохоронних заходів під час спортивних змагань [220 ; 221]. Навчальні програми попередніх років (з 2000 р.) не передбачали вивчення вказаних документів.

У ситуації, що склалася, керівники правоохоронних структур мають ініціювати та втілити у життя низку заходів, що можна віднести до таких широких категорій, як: планування взаємодії, управління змінами і процесами розвитку, проведення оцінки виконання з метою внесення коректив та поправок задля досягнення бажаних результатів.

Плани і програми, які розробляються на етапі планування, мають ґрунтуватися на передовому досвіді в усіх видах правоохоронної діяльності, а також на принципах захисту прав людини та верховенства права [175]. Належна практика забезпечується оцінкою методів і засобів, що використовуються іншими правоохоронними підрозділами, і переглядом практики діяльності власної структури. Основою процесу має стати положення національного законодавства щодо захисту прав людини та верховенства права. Разом із тим даний процес лише виграє від урахування міжнародних стандартів, викладених у відповідних правових документах, а також у висновках і рішеннях відповідних міжнародних органів. Така сукупність забезпечить взаємодію у роботі підрозділів, а також належну організацію процесу службової діяльності. При цьому накопичуватиметься професійний досвід, запроваджуватимуться вищі стандарти поведінки та удосконалюватиметься задоволення інтересів і сподівань населення. Окрім того, розвиватиметься і стане міцнішою культура службових стосунків, яка поважатиме і винагороджуватиме професіоналізм і належну поведінку, не залишаючи місця тому, що підриває чи дискредитує роботу правоохоронних органів. Усе це слугуватиме меті забезпечення позитивних змін у щоденній поведінці працівників патрульної служби міліції територіальних і транспортних органів у їх контактах із населенням, інтереси якого вони захищають.

Керівники міліції громадської безпеки Управлінь МВС України в областях та лінійних управлінь на залізницях, розробники та запроваджувачі стандартів взаємодії для підрозділів мають усвідомити необхідність та зробити крок у напрямку цих змін і наполягти на тому, щоб нові форми та методи діяльності впроваджувались у повсякденне життя. Підтримка командирів підрозділі, незалежно від їх організаційно-штатної побудови (полк, батальйон, рота, взвод, група), транспортної та територіальної міліції, безумовно, означатиме допомогу в набутті знань і навичок, виділення достатніх ресурсів, надання експертної і

фахової допомоги та наполягання на тому, щоб процес пошуку варіантів взаємодії тривав, а це сприятиме підвищенню ефективності функціонування всієї системи органів внутрішніх справ України.

Важливе наукове та практичне значення має організація взаємодії між підрозділами патрульної служби територіальних та транспортних органів внутрішніх справ з питань забезпечення охорони громадського порядку під час акцій громадської непокори. Взаємодія повинна ґрунтуватися на здійсненні оперативного взаємного обміну інформацією: про конфліктні ситуації, пов'язані з трудовими спорами щодо порушень законодавства про працю; наявності заборгованості по заробітній платі на підприємствах в регіоні обслуговування; стану та динаміки соціально-трудових відносин, практики вирішення колективних трудових спорів (конфліктів), розбіжностей між найманими працівниками та власниками; аналізу основних фінансово-економічних і соціально-економічних показників розвитку економіки району обслуговування та окремих її галузей; ознайомлення з вітчизняним та іноземним досвідом роботи щодо запобігання та врегулювання колективних трудових спорів (конфліктів) крізь призму компетенції працівників міліції громадської безпеки.

Основними причинами виникнення розбіжностей між сторонами соціально-трудових відносин, колективних трудових спорів (конфліктів), акцій соціального протесту у західному регіоні держави є: заборгованість із заробітної плати, нестабільний характер її погашення в окремих галузях економіки, порушення термінів виплати поточної заробітної плати; порушення прав і гарантій найманих працівників на багатьох підприємствах, що призупинили свою діяльність і до яких застосовані процедури ліквідації, банкрутства або санації; порушення вимог чинного законодавства щодо оплати праці, зокрема, ненарахування та не виплата компенсації за порушення термінів виплати заробітної плати, ненарахування індексації грошових доходів; незабезпечення на певних підприємствах виконання заходів з охорони та безпеки праці; невиконання власниками чи уповноваженими ними органами (представниками) колективних договорів, угод, узгоджених графіків погашення заборгованості із заробітної плати; нереагування або формальне реагування частини власників чи уповноважених ними органів (представників) на вимоги найманих працівників чи профспілок; невиконання або неналежне виконання рішень примирних органів (примирних комісій, трудових арбітражів) тощо. Ускладнює ситуацію неритмічне і неповне надходження субвенції з державного бюджету на покриття витрат, пов'язаних з наданням пільг і субсидій населенню на житлово-комунальні послуги, на компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян [222]. Вказані причини суттєво обмежують можливість застосування силових форм і методів забезпечення правопорядку.

Маючи на меті стабілізацію оперативної обстановки під час застосування різних форм акцій соціального протесту, з яких найбільш ефективними виступають блокування транспортних комунікацій, патрульним нарядам і підрозділам необхідно проводити роботу щодо локалізації та мінімізації негативних наслідків таких акцій шляхом проведення примирно-переговорних,

узгоджувальних процедур, надання роз'яснень та рекомендацій щодо вирішення конфліктних ситуацій у правовому руслі відповідно до положень Генеральної угоди від 15 квітня 2008 р. між Кабінетом Міністрів України, всеукраїнськими об'єднаннями роботодавців і підприємців та всеукраїнськими профспілками та профоб'єднаннями та Закону України від 3 березня 1998 р. № 137/98-ВР “Про вирішення колективних трудових спорів (конфліктів)” [223, с. 7 ; 224]. Серйозним чинником ускладнення оперативної обстановки щодо діяльності патрульної служби є конфлікти на релігійному ґрунті. У зв'язку з невирішеністю проблем, що існують у релігійному середовищі, їх громади, окремі керівники або священнослужителі вдаються до проведення пікетувань будинків органів державної влади чи органів місцевого самоврядування, здійснення показових голодувань, блокують авто та залізничні магістралі, що також призводить до загострення обстановки, поглиблення міжконфесійних протиріч. Це насамперед стосується західних регіонів, де в багатьох населених пунктах не вирішені майнові спори між громадами, питання будівництва для них культових споруд тощо, а відтак залишаються актуальними аспекти силового протистояння між їх прихильниками [225, с. 1].

З огляду на це доцільно внести зміни у ст. 340 Статуту ППСМ “Обов'язки особового складу підрозділу патрульно-постової служби, задіяного до охорони громадського порядку під час проведення несанкціонованого масового заходу” в контексті упередження страйків, блокування транспортних комунікацій щодо створення спеціальних груп з числа працівників патрульної служби лінійних відділів та міських і районних органів внутрішніх справ, які мали б:

1) терміново інформувати зацікавлені служби про початок, кількість учасників та обставини заходу, провадити попереджувальну роботу з організаторами та учасниками, роз'яснювати положення чинного законодавства з питання відповідальності за вчинені правопорушення;

2) збирати інформацію в натовпі правопорушників, виявляти найбільш активних фігурантів і лідерів, передавати за належністю керівникам служб міліції інформацію про наміри правопорушників, фіксувати протиправні діяння учасників заходу, встановлювати свідків;

3) надавати допомогу адміністрації підприємств, установ та організацій державної та приватної форм власності щодо питань охорони майна від незаконних посягань під час несанкціонованих масових акцій.

Таким чином, від правильної організації взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної міліції з міліцією громадської безпеки на місцях значною мірою залежить ефективність роботи правоохоронних органів в цілому. Тому подальший розвиток методів координації, організації та планування взаємодії різних служб органів внутрішніх справ щодо охорони громадського порядку слід розвивати на всіх рівнях роботи органів внутрішніх справ.

Безумовно, неможливо повністю розкрити проблеми організації взаємодії патрульних підрозділів територіальних і транспортних органів внутрішніх справ, детально розглянути всі існуючі на практиці форми такої взаємодії, показати специфічні особливості конкретних видів організації взаємодії. Однак виявлення та усунення існуючих прогалин у цій сфері, безперечно, необхідне

для теорії та практики організації взаємодії між різними органами та підрозділами міліції.

Проведене дослідження загальнотеоретичних підходів щодо взаємодії підрозділів патрульної служби транспортних і територіальних органів внутрішніх справ дозволяє зробити такі висновки:

- назріла гостра необхідність у підготовці та прийнятті єдиного відомчого наказу щодо організації внутрішньої та зовнішньої взаємодії в системі Міністерства внутрішніх справ України. У зазначеному нормативному акті мають знайти своє відображення принципи, характер, способи та методи взаємодії, етапи, права та обов'язки суб'єктів;

- необхідність регламентації взаємодії підрозділів патрульної служби зумовлена організацією діяльності патрульної служби міліції. Від правильної організації взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної та територіальної міліції на місцях значною мірою залежить ефективність роботи правоохоронних органів загалом;

- керівники міліції громадської безпеки Головних Управлінь, Управлінь МВС України в областях, на залізничному транспорті та лінійних управлінь на залізницях, розробники та запроваджувачі стандартів взаємодії для підрозділів патрульної служби також мають усвідомити необхідність та зробити крок у напрямі змін – тобто наполягти на тому, щоб нові форми та методи діяльності впроваджувались у повсякденне життя. Підтримка командирів підрозділів патрульної служби, безумовно, означатиме допомогу в набутті знань і навичок, виділення достатніх ресурсів; надання експертної і фахової допомоги та наполягання на тому, щоб процес пошуку варіантів взаємодії тривав, а це сприятиме підвищенню ефективності функціонування всієї системи органів внутрішніх справ України.

### **3.2. Основні напрями удосконалення взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної міліції з воєнізованою охороною Міністерства транспорту та зв'язку України щодо охорони громадського порядку та збереження вантажів**

Сьогодні Українські залізниці – це потужна транспортна система. За значенням середньої маси поїзда на залізницях європейських держав українські залізниці посідають перші позиції, адже вантажонапруженість магістралей України в 3,5 раза перевищує середньоєвропейський рівень [226].

З метою вивчення впливу криміногенних чинників на організацію перевезень, а відповідно і взаємодії підрозділів транспортної міліції та воєнізованої охорони, здійснено вивчення думки працівників підприємств, установ та організацій залізничного транспорту.

Шляхом анонімного анкетування за місцем роботи залізничників опитано 372 працівники у Львівській, Тернопільській, Рівненській, Івано-Франківській, Ужгородській дирекціях. Окрім традиційних запитань щодо стану правопорядку, якості роботи міліції, залізничникам було запропоновано визначити основні, на їх думку, напрями вдосконалення діяльності транспортної міліції, негативні тенденції в її роботі тощо (Додаток И).

Найбільше непокоять сьогодні залізничників у сфері діяльності транспорту питання, пов'язані з рівнем несанкціонованого втручання у діяльність залізниці. Стурбованість криміногенною обстановкою виявили 25% респондентів – це друга позиція щодо пріоритетів працівників. Інші відповіді розподілилися таким чином (у відсотках по роках) (Таблиця 3.2.).

До негативних чинників віднесено незбереження вантажів, що завдає суттєвої економічної шкоди працівникам служби маркетингу та комерційної роботи, оскільки такі збитки безпосередньо впливають на розмір фонду оплати праці, зокрема преміювання. Відповідно до чинного законодавства боротьба зі злочинністю, забезпечення громадського порядку, громадської безпеки, схоронність вантажів покладається на підрозділи транспортної міліції та відомчу воєнізовану охорону Державної адміністрації залізничного транспорту. Однак працівники воєнізованої охорони згідно з Положенням про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті не виконують функції з охорони громадського порядку на об'єктах транспорту, хоча Кодексом України про адміністративні правопорушення надано право застосовувати адміністративно-правові заходи впливу до порушників, дії яких порушують громадський порядок.

Таблиця 3.2.

#### Розподіл чинників криміногенної обстановки

№	найменування чинників*	2006 р.	2007 р.
1	несанкціоноване втручання у діяльність залізничного транспорту	116 – 36 %	149 – 44 %
2	криміногенна обстановка на залізниці	78 – 26 %	81 – 25 %
3	незбереження вантажів на залізниці	27 – 12 %	35 – 9 %
4	порушення громадського порядку на залізничному транспорті	36 – 11 %	31 – 8 %
5	прояви злочинності у сфері пасажирських перевезень	34 – 10 %	24 – 6 %
6	відсутність нормативної бази охоронної діяльності	19 – 5 %	14 – 3 %
7	негативний вплив на стан здоров'я населення в наслідок діяльності залізниці	17 – 3 %	17 – 3 %
8	порушення прав та свобод громадян	13 – 2 %	11 – 2 %
9	псування екології	11 – 1 %	8 – 1 %

\* Примітка. Перший числовий показник – кількість відповідей, другий – відсоток від загальної кількості відповідей.

На наш погляд, доцільно доповнити ст. 7 Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті [227] щодо взаємодії з правоохоронними органами у частині б: “надання допомоги правоохоронним органам у проведенні заходів щодо забезпечення безпеки руху та належного правопорядку на об'єктах залізничного транспорту”. Внести доповнення у частині 3 ст. 8 Положення, виклавши його у такій редакції: “підтримує ... громадський порядок на об'єктах залізниці, що охороняються”.

Ефективність діяльності зазначених структур була б значно вищою при спільному поєднанні зусиль. Загалом результати опитування повністю відповідають стану нормативної бази щодо регламентації взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті та відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці.

Взаємодія органів внутрішніх справ із відомчою воєнізованою охороною з метою забезпечення надійної охорони об'єктів, забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки організовується і здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 460 щодо Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки України, Збройних Сил України, МНС України, вказівок МВС України і Міністерства транспорту України від 18.11.1996 р. № 3-2391 щодо роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони та міліції та УМВС України на залізничному транспорті від 4 липня 2007 р. № 7/2943 “Щодо спільних дій по забезпеченню охорони громадського порядку та збереження вантажів на об'єктах Укрзалізниці” [66; 70 ; 228].

Необхідно відзначити, що розглядаючи взаємодію підрозділів міліції на залізничному транспорті, білоруські дослідники С.І. Мукашев та Д.Г. Стрельський відокремлюють дві форми взаємодії:

- внутрішня взаємодія, що поділяється на два підрівні: а) внутрішньогалузева взаємодія підрозділів у структурі лінійних органів внутрішніх справ на транспорті; б) внутрішньосистемна взаємодія органів та служб у структурі лінійного управління;

- зовнішня взаємодія, що у свою чергу поділяється на: а) загальну взаємодію – між суб'єктами державної системи забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту; б) міжвідомчу взаємодію, що здійснюється між підрозділами лінійних управлінь та державного територіально-галузевого об'єднання [42].

Спільні дії підрозділів відомчої воєнізованої охорони та патрульної служби лінійних органів організовуються за такими напрямками:

1) розроблення та здійснення узгоджених заходів з технічного оснащення засобами охорони об'єктів, спільне застосування сил і засобів для їх охорони у випадку виникнення надзвичайних ситуацій;

2) обмін інформацією про обстановку в районі розташування об'єктів, наміри і спроби посягань на ці об'єкти, їх працівників, а також працівників відомчої воєнізованої охорони та органів взаємодії;

3) внесення керівникам підприємств пропозицій щодо усунення причин і умов, які можуть призвести до порушень у системі охорони цих об'єктів, а також виконання ними відповідних контрольних функцій;

4) розробка моделей загроз злочинних посягань на об'єкти; узагальнення підсумків роботи та розробка нових видів взаємодії.

Основними видами взаємодії між підрозділом патрульної служби та відомчою воєнізованою охороною виступає проведення оперативних нарад за участю представників органів внутрішніх справ, організація навчань і тренувань згідно з планами охорони об'єктів і взаємодії у разі виникнення



надзвичайних ситуацій та планами проведення антитерористичних операцій за участю лінійних підрозділів у межах їх повноважень із залученням працівників підприємств, об'єкти яких охороняються; утворення при потребі спільних робочих груп тощо для координації дій під час охорони об'єктів; обмін інформацією, що стосується охорони об'єктів, здійснення інших заходів.

Взаємодія між підрозділами патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті і воєнізованою охороною Укрзалізниці здійснюється у таких формах: обмін інформацією; проведення оперативних нарад за участю представників органів (підрозділів) взаємодії; проведення спільних заходів (аналізу, планування, інструктажів, навчання, нарад, підведень підсумків, рейдів, засідок); організація та проведення спільних навчань та тренувань згідно з планами охорони об'єктів і взаємодії у разі виникнення надзвичайних ситуацій (далі – плани охорони об'єктів і взаємодії); утворення у разі потреби спільних оперативних штабів, робочих груп тощо для координації дій під час охорони об'єктів. Організація взаємодії з питань антитерористичної діяльності здійснюються воєнізованою охороною та підрозділами патрульної служби лінійних відділів згідно з планом заходів щодо запобігання можливим терористичним актам та актам незаконного втручання у діяльність залізничного транспорту, планами охорони об'єктів і взаємодії, що розробляються і затверджуються керівниками воєнізованої охорони та лінійних відділів, а у випадку проведення антитерористичних операцій – згідно з планами їх проведення, що розробляються і затверджуються у порядку, передбаченому законодавством про боротьбу з тероризмом [229; 230].

У планах охорони об'єктів і взаємодії визначається порядок дій патрульних підрозділів міліції та воєнізованої охорони. Плани перевіряються та уточнюються під час проведення спільних навчань та тренувань працівників воєнізованої охорони і лінійних відділів. З метою координації дій під час взаємодії підрозділами використовуються: засоби зв'язку, засоби візуального контролю, автотранспортні засоби, службові собаки.

На нашу думку, оснащення підрозділів патрульної служби міліції засобами зв'язку, що використовуються на транспорті, дасть можливість підтримувати стійкий зв'язок співробітників міліції з працівниками воєнізованої охорони. Це підвищить ефективність роботи патрульних на вокзалах, під час супроводу поїздів, на об'єктах вантажної інфраструктури та створить передумови координації дій при виникненні ситуацій, за яких необхідна спільна діяльність, що охоплює затримання та доставляння правопорушників, проведення контрольних вивантажень, завантажень, оглядів вагонів.

Доцільною є уніфікація технічних параметрів засобів зв'язку, що використовуються у чергових частинах транспортної міліції та у службі організації руху поїздів. Це дало б можливість на ділянці обслуговування підтримувати надійний зв'язок безпосередньо між поїзними бригадами, які перебувають у рейсі, та оперативним черговим лінійного відділу. У свою чергу це значно скоротить час проходження інформації про вчинення акту незаконного втручання в діяльність транспорту та, відповідно, прискорить прибуття слідчо-оперативної групи на місце події, оскільки розслідування

злочинів щодо порушень правил безпеки руху на транспорті становить один з найскладніших видів слідчої роботи [231, с. 73].

Інспектори патрульної служби при виникненні надзвичайної ситуації на об'єкті надають службовим нарядам воєнізованої охорони допомогу у блокуванні місця виникнення надзвичайної ситуації, а також в охороні об'єктів під час порушень громадського порядку на їх території або в прилеглих місцях; посадовим особам службових нарядів воєнізованої охорони – у затриманні правопорушників, які незаконно проникли на територію об'єкта і посягають на об'єкт та інше майно.

Дислокація частин і підрозділів відомчої воєнізованої охорони залізниці розробляється згідно з вимогами вказівки Укрзалізниці від 03.09.2001 р. ЦЗМ-8-3035 відповідно до типових штатних нормативів з подальшим затвердженням Державною адміністрацією залізничного транспорту України, що не відповідає п. 1.7. “Перелік особливо важливих об'єктів залізничного транспорту, які підлягають охороні відомчою воєнізованою охороною Укрзалізниці”, Положення ЦУОУ-0017 про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України, затвердженого наказом Укрзалізниці від 20.08.1997 р. № 208-Ц.

З огляду на те, що чинні нормативно-правові акти, включаючи і відомчі, не регулюють окремих питань службової діяльності відомчої воєнізованої охорони, озброєної зброєю військових зразків, зокрема порядок їх взаємодії з підрозділами міліції при обороні об'єктів, що охороняються (контроль за використанням та збереженням зброї покладено на службу дозвільної системи міліції громадської безпеки), доцільно розглянути можливість внесення змін та доповнень у деякі нормативно-правові акти.

1. У Положення ЦУОУ-0017 про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України щодо порядку узгодження з УМВС України на залізничному транспорті переліку об'єктів, що охороняються відомчою воєнізованою охороною, озброєною табельною вогнепальною зброєю армійського взірця (Додаток К).

2. У Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994 р. № 7 (зі змінами) [231] щодо поширення дії окремих положень Статутів внутрішньої, гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України стосовно порядку несення вартової служби на об'єктах, віднесених до категорії підвищеної небезпеки (Додаток Л).

3. З метою запобігання крадіжкам майна підприємств та установ Укрзалізниці, охорона яких здійснюється структурами, що не входять до складу відомчої воєнізованої охорони, проведення єдиної політики в організації охорони в системі Укрзалізниці доцільно доповнити Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті нормами контролю за діяльністю охоронних структур в частині виконання вимог нормативних документів Державної адміністрації залізничного транспорту щодо збереження матеріальних цінностей, які мають ліцензію МВС України на здійснення охоронної діяльності та працюють у сфері обслуговування підприємств Міністерства транспорту та зв'язку України (Додаток Л).

4. Виконання спільного наказу Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, МВС України від 13.03.2006 р. № 24/238 “Про затвердження порядку контролю за додержанням ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг, пов'язаних з охороною державної та іншої власності, надання послуг з охорони громадян”, в частині здійснення перевірок суб'єктів господарської діяльності різних форм власності, які проводять свою роботу на транспорті, покласти на УМВС України на залізничному транспорті.

5. Розробити інструкцію або методичні рекомендації щодо порядку розробки плану оборони об'єкта підвищеної небезпеки, де окремо розглянути: питання взаємодії стрільців воєнізованої охорони та інспекторів патрульної служби щодо вогневої підтримки<sup>9</sup>, варіанти дій груп воєнізованої охорони та транспортної міліції у зв'язку з різними тактико-технічними можливостями табельної зброї, що знаходиться на озброєнні вказаних підрозділів.

У контексті нашого дослідження необхідно відзначити, що всі об'єкти підвищеної небезпеки, які охороняються підрозділами воєнізованої охорони, водночас є об'єктами дозвільної системи. Пункт 3.3. Інструкції, затвердженої наказом МВС України від 21.08.1998 р. № 622 “Про затвердження Інструкції про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, пристроїв вітчизняного виробництва для відстрілу патронів, споряджених гумовими чи аналогічними за своїми властивостями металевими снарядами несмертельної дії, та зазначених патронів, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів”, передбачає план оборони об'єкта дозвільної системи, однак структура такого плану нормативним актом МВС України не визначена. Вказана проблема притаманна цілій системі Міністерства транспорту та зв'язку України, оскільки структура плану оборони об'єктів не визначена для воєнізованої охорони підприємств, установ та організацій Державних департаментів морського і річкового транспорту з питань зв'язку та інформатизації.

Найбільш вагомою особливістю діяльності патрульної служби міліції на залізничному транспорті є участь у забезпеченні збереження вантажів. Наукові дослідження з даного питання проводились О.Ю. Алямовським [76], В.К. Гіжевським [37], В.Л. Грохольським [33], М.В. Ковалевим [35], О.В. Лещук [71], В.М. Платікою [33], С.В. Продайком [33], В.Є. Соломко [33], М.П. Янковським [77], О.О. Юхно [5] та іншими вітчизняними вченими. У зв'язку з інтеграцію залізничного транспорту України до європейської і світової транспортної системи, створення організаційно-правових, економічних і техніко-технологічних передумов для запровадження принципів європейської транспортної політики обґрунтовані в інших умовах наукові погляди потребують аналізу [3].

Незважаючи на сувору регламентацію діяльності щодо транспортування та збереження вантажів, доводиться констатувати, що на об'єктах залізничного

Пункт 4.17 Постанови Кабінету Міністрів України від 20.12.2006 р. № 1767 передбачає фінансування утримання підрозділів патрульної служби за кошти Міністерства транспорту та зв'язку у 2007 р. – 20 млн. грн.; 2008 р. – 30 млн. грн. 37591,4\* тис. грн.. - сума вартості укладених договорів на 2008 р.

транспорту вчиняється значна кількість крадіжок. На загальному фоні зменшення злочинності загальнокримінальної спрямованості за останні роки спостерігається збільшення кількості і зміна структури розкрадання вантажів, особливо їх високоліквідних видів: прокату, феросплавів, металобрухту, паливо-мастильних матеріалів, спирту тощо. Зросла кількість злочинних груп, які вчинюють такі неочевидні злочини загальнокримінального та економічного спрямування із застосуванням техніки (автотранспорту, технічних пристосувань, зокрема вантажно-розвантажувальних тощо). Спостерігається зростання збитків залізниці через незбереження товарно-матеріальних цінностей [5, с. 5]. Криміногенна ситуація у сфері вантажних перевезень характеризується збільшенням кількості зареєстрованих злочинів у 2007 р. на 26,7% порівняно з 2006 р. (із 1395 до 1768) насамперед на Донецькій залізниці (на 39,2%) та Придніпровській залізниці (на 28,4%). Із загальної кількості зареєстрованих крадіжок вантажів розкрито 57,2% [209]. Протягом 2002-2007 років розкриття крадіжок вантажів є найнижчим показником щодо розкриття окремих категорій злочинів загальнокримінальної спрямованості УМВС України на залізничному транспорті [232]. Це спричинено перевантаженістю оперативних працівників, зокрема працівників, які безпосередньо займаються боротьбою зі злочинністю у сфері вантажних перевезень; слабкістю оперативних позицій міліції у злочинному середовищі, схильному до вчинення протиправних дій, недостатнім обміном інформацією, що міститься у базах даних; недостатнім професійним рівнем оперативних працівників, відсутністю можливості використання попереднього досвіду роботи, у зв'язку з чим пропонується посилити профілактику крадіжок [233, с. 16].

Профілактична діяльність транспортної міліції специфічна як за змістом, так і за характером. У попередженні крадіжок вантажів задіяна третина особового складу патрульних нарядів [209]. Необхідно погодитися із В.І. Шаповалом, що одним із чинників який, негативно впливає на діяльність підрозділів патрульної служби, є значне перевантаження працівників. Навіть після збільшення штатна чисельність патрульної служби залишається далекою від оптимальної, підтвердженої науково обґрунтованими дослідженнями [234, с. 8].

Для успішного виконання поставлених завдань працівникам патрульних підрозділів транспортної міліції необхідно глибоко вивчати і знати не лише способи вчинення крадіжок, їх поширення й особливості діяльності залізничного транспорту, перевізного процесу, залізничну термінологію, специфіку документообігу, який застосовується на залізниці щодо вантажних перевезень, особливості детермінації, ефективні напрями та заходи запобігання крадіжкам вантажів, форми та методи взаємодії з підрозділами воєнізованої охорони та адміністрацією транспортних підприємств, а також інші обставини, що допоможуть оптимально вирішувати поставлені завдання [5, с. 5-6].

Зокрема, О.І. Остапенко вказує на той факт, що вирішення проблеми охорони власності було і залишається одним із важливих завдань Української держави, яке залежить від діяльності багатьох органів державної влади та управління. Ця діяльність повинна бути спрямована на створення умов, завдяки

яким стане неможливим порушення права власності. Насамперед це стосується розкрадань, незаконного захоплення майна, безгосподарної діяльності юридичних і фізичних осіб, що призводить до порушення права власності [235, с. 9].

Спільна діяльність транспортної міліції та воєнізованої охорони щодо профілактики розкрадань вантажів регламентується Інструкцією про організацію роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті України [70].

Необхідність видання Інструкції було пов'язано з тим, що Статут патрульно-постової служби міліції України [63] не передбачає переліку та опису дій міліціонера при виявленні крадіжок вантажів з рухомого складу та розкрадань (п. 4 “Особливі обов’язки нарядів міліції на залізничному, водному і повітряному транспорті” розділу VII “Несення патрульно-постової служби”; пп. 6, 7 розділу XI “Дії міліціонера підрозділу патрульно-постової служби при виявленні злочину”). В Інструкції розкриваються особливості та специфіка діяльності патрульної служби транспортної міліції та воєнізованої охорони Укрзалізниці щодо вирішення проблем збереження вантажів, дії міліціонерів і стрільців при виявленні комерційних браків, а також ознак розкрадань. Однак чинна Інструкція “Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки” [70] введена в дію вказівкою МВС України і Міністерства транспорту України 18 листопада 1996 р. (№ 3-2391) втратила практичне значення у зв’язку із значними змінами у законодавстві, прийняттям нових підзаконних актів МВС України (Програма протидії злочинам проти власності на 2007-2010 рр.) та Міністерства транспорту та зв’язку України з питань охорони майна, боротьби зі злочинністю на об’єктах транспорту, організації роботи особового складу міліції та воєнізованої охорони [92; 236, с. 88].

Сьогодні у діяльність лінійних органів запроваджується Інструкція про організацію роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони щодо профілактики та боротьби із крадіжками вантажів, в основу якої покладено Інструкцію про організацію роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та транспортної міліції, яка була запропонована М.В. Ковалівим [81, с. 123-131].

Ефективність роботи вказаних груп досить висока. Це можемо спостерігати на прикладі діяльності патрульної служби лінійного управління на Львівській залізниці, що є характерним для транспортної міліції загалом [124; 205; 237]. Питома вага розкритих крадіжок вантажів патрульними нарядами протягом 2002-2007 рр. вища від питомої ваги розкритих злочинів загальнокримінального спрямування<sup>10</sup> (Таблиця 3.3.).

Це зумовлено зміною тактики, впровадженням пошукового характеру несення служби, що забезпечує достатньо високу ефективність роботи патрульних нарядів у сфері протидії злочинності, що здійснюється у боротьбі зі злочинними посяганнями на вантажі (БЗПВ), віднесеними до

\* \* ПС – патрульна служба

загальнокримінальної злочинності, реформуванням залізничного транспорту, що вимагає удосконалення законодавчої та нормативно-правової бази, яка регламентує його функціонування в умовах ринкової економіки [238].

Таблиця 3.3.

**Розкриття злочинів  
загальнокримінальної спрямованості патрульною службою міліції**

№	злочини (усього)	2002	2003	2004	2005	2006	2007	%
1	виявлено	1201	1366	1363	1342	1239	1234	-0,4
2	розкрито	1187	1357	1222	1274	1163	1165	+0,2
2.1	патрульними нарядами	229	253	254	270	279	282	+1,1
2.2	крадіжок вантажів	56	67	67	37	37	25	-27,8
2.3	крадіжок вантажів ПС	16	20	16	14	9	7	-22,2
3	питома вага п.2.1 від п.2	19,5	20,6	20,8	21,2	24,0	24,2	+0,8
4	питома вага п.2.3 від п.2.2	28,4	29,9	23,9	37,8	24,3	28,0	+15

\*Примітка:

1. % – динаміка 2007 р. відповідно до 2006 р.
2. У графах 3 та 4 показники у %.

Наявність перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних і діючий механізм розподілу доходів не дозволяють досягти необхідного рівня фінансування заходів схоронності у сфері вантажних перевезень силами воєнізованої охорони залізниць [239]. Водночас відсутність законодавства щодо охоронної діяльності не дозволяє реалізувати потенціал ринкових механізмів у напрямі господарських відносин щодо створення на залізничному транспорті конкурентного середовища шляхом забезпечення доступу перевізників різних форм власності до виробничої інфраструктури залізничного транспорту та інших послуг, що сприятиме удосконаленню тарифної політики щодо перевезення вантажів залізничним транспортом відповідно до вимог Світової організації торгівлі (СОТ) [240].

Реформування залізничного транспорту передбачає розподіл функцій державного управління, що передаються Міністерству транспорту та зв'язку України, і господарського управління залізничним транспортом, що передаються господарюючому суб'єктові – Державній акціонерній компанії "Українські залізниці", збереження державного контролю за діяльністю залізничного транспорту, відокремлення у системі залізничного транспорту природно-монопольного і конкурентного секторів, здійснення повного розмежування управлінням інфраструктурою і перевезеннями, створення конкурентного середовища на ринку перевезень, ремонтних та інших послуг. Водночас вимагає розробки система заходів з профілактики та попередження злочинів на залізничному транспорті, зміни структури транспортної міліції, яка б відповідала можливостям ефективної протидії злочинним посяганням на власність, безпеку громадян та рух поїздів [238]. Відповідно до Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту у складі Державної акціонерної компанії "Українські залізниці" щодо діяльності у сфері забезпечення збереження вантажів від крадіжок відповідно до вимог Правил перевезення вантажів залізничним транспортом України будуть діяти

підрозділи відомчої воєнізованої охорони для супроводження вантажів, охорони товарних парків та контейнерних майданчиків.

Діяльність спеціалізованих (оперативних) груп воєнізованої охорони Укрзалізниці не передбачена на другому етапі реформування (2008-2010 рр.), на якому проводиться організаційне розмежування природно-монопольного і конкурентного видів діяльності залізниць, створюються умови для поступового скорочення перехресного субсидування пасажирських перевезень за рахунок вантажних, розробляються організаційно-правові основи для розвитку конкуренції [241]. Це створює умови для залишення поза відомчим контролем порушень багатьох норм, які регламентують належні організаційно-технічні аспекти роботи транспорту, встановлюють порядок збереження вантажів на залізницях та не тягнуть за собою адміністративної відповідальності. До даної категорії належать порушення порядку підготовки вантажу для транспортування, його прийом у тарі та упаковці, завантаження або відправлення у вагонах і контейнерах, які не забезпечують збереження вантажу, та інші, що виникають під час виконання службових обов'язків працівниками залізничного транспорту, виявлення яких в даний час покладається на відомчу воєнізовану охорону [242, с. 4].

Доцільно погодитися з С.В. Продайком, що основною діяльністю транспортної міліції є не застосування примусових заходів, а діюча організація охорони порядку, проведення різноманітних профілактичних заходів щодо запобігання правопорушенням на об'єктах транспорту, що насамперед характерно для патрульної служби міліції [243, с.69].

На нашу думку, попередження правопорушень патрульною службою органів внутрішніх справ на транспорті – це вид службової діяльності щодо виявлення, послаблення впливу та нейтралізації дії причин і умов, які сприяють їх вчиненню, а також забезпечення активного залучення адміністрації підприємств та установ залізничного транспорту, громадськості до цієї роботи, а на окремих напрямках – територіальних підрозділів патрульної служби міліції. Усе це вимагає внесення змін до розділу VI „Взаємодія УМВСЗТ з іншими органами державної влади та органами місцевого самоврядування” Регламенту Управління МВС України на залізничному транспорті (Додаток М). Координація діяльності підрозділів патрульної служби щодо забезпечення взаємодії з воєнізованою охороною Укрзалізниці з питань попередження правопорушень забезпечуються керівниками лінійних органів внутрішніх справ. В той же час питання профілактики та попередження правопорушень до Статуту патрульно-постової служби міліції України не включено, що вимагає доповнення (Додаток Н). Доцільно за рахунок джерел фінансування державних територіально-галузевих об'єднань у лінійних управліннях у встановленому порядку створити спеціалізовані групи у складі відділів громадської безпеки з організаційно-аналітичного забезпечення профілактичної діяльності ( відповідно до п. 4 Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 рр. [72]).

Оцінка результатів спільної роботи патрульної служби та воєнізованої охорони на залізничному транспорті з профілактики правопорушень повинна

визначатися, на думку В.І. Шаповала, ступенем позитивного впливу на структуру, динаміку і рівень злочинності та правопорушень на об'єктах транспорту і транспортних магістралях за динамікою і питомою вагою злочинів, припинених на стадії підготовки або замаху, співвідношенням кількості виявлених малозначних злочинів з кількістю тяжких злочинів загальнокримінальної спрямованості, зокрема по лінії боротьби зі злочинними посяганнями на вантажі, структурою, динамікою і рівнем злочинів, учинених за участю неповнолітніх, господарських злочинів і злочинів проти власності, проти громадського порядку, суспільної безпеки, життя та здоров'я населення [233, с. 4-7].

Пріоритетним напрямом розвитку залізниць держави є збільшення транзитної спроможності, що вимагає вивчення та наукового обґрунтування впливу криміногенних чинників на забезпечення правопорядку на станціях перетину державного кордону та транзитних (міжнародних) маршрутах [244, с. 9-10]. Стає можливим технічний огляд вагонів на прикордонній станції залізницею, яка відправляє, тоді як залізниця, котра приймає, повністю довіряючи результатам огляду, не повторює його.

Даний принцип запроваджується у практичну діяльність спільних груп патрульної служби та воєнізованої охорони (спільний огляд вантажних вагонів, контрольні вивантаження та завантаження тощо), що вимагає розроблення системи оперативного інформування та обміну інформації між підрозділами МВС України та транспортної поліції (міліції) або служби охорони залізниць країн, з якими наша держава має пряме залізничне сполучення щодо вантажних перевезень [118; 119], та внесення доповнень до Закону України „Про залізничний транспорт” (Додаток П).

Особливої уваги, на наш погляд, потребує організація взаємодії патрульної служби міліції та воєнізованої охорони щодо забезпечення збереження вантажів на трансконтинентальному маршруті залізничних перевезень “Оновлений шовковий шлях”, який дає можливість скоротити термін перевезення вантажів із країн Азії до Європи та в зворотному порядку майже вдвічі. Маршрут проходить від станції Чоп Львівської залізниці (кордон з Угорщиною) до станції Іловайськ Донецької залізниці (кордон з Російською Федерацією). Особливістю маршруту є те що використовуються новітні технології організації перевезення. Разом з тим у 2007-2008 рр. іноземні залізниці виставили претензії Укрзалізниці щодо відсутності вантажу на суму понад 10 млн. доларів США, що у свою чергу обумовило проведення спеціальних заходів МВС України та Головного управління воєнізованої охорони Укрзалізниці.

Спільні групи інспекторів патрульної служби та стрільців не тільки здійснювали огляд та охорону контейнерів, а й перевіряли окремі механічні параметри телекомунікаційних систем. У даному випадку були застосовані наукові досягнення польських колег [245, с. 132-133, 246, с. 4-5]. Однак відсутність нормативного закріплення методики дій спільних груп щодо міжнародних контейнерних перевезень дає можливість в подальшому використовувати набуту інформацію виключно в профілактичних цілях (щодо Правил складання актів, затверджених наказом Міністерства транспорту



України від 28.05.2002 р. № 334).

З огляду на зростання обсягів транзитних перевезень, необхідне проведення навчання з інспекторським складом патрульної служби щодо методики та тактики дій із найактуальніших проблем запобігання крадіжкам вантажів, мета яких – навчити особовий склад професійно грамотно виконувати свої обов'язки під час несення служби [247, с. 127]. На нашу думку, навчання необхідно проводити на базі Одеського університету внутрішніх справ, де є спеціалізована кафедра тактики і методики попередження та розкриття злочинів на транспорті.

У зв'язку із змінами в організаційно-штатній структурі воєнізованої охорони щодо спільних спеціалізованих груп доцільно вивчити питання стосовно збільшення чисельності особового складу патрульної служби, який буде обслуговувати маршрут з урахуванням обсягів перевезень, інтенсивності руху поїздів, порядку розгляду комерційних браків, що можуть виникати під час проходу вантажів територією країни, організації несення служби в товарних парках станцій, де проводиться огляд та технічне обслуговування вагонів і локомотивів, загалом для всіх лінійних управлінь на залізницях шляхом слідування. Це у повній мірі відповідає Концепції реформування кримінальної юстиції України яка передбачає що реалізацію державної політики у сфері правопорядку та боротьби зі злочинністю має забезпечувати Міністерство внутрішніх справ України [248]. Окрім того, адміністративно-правова охорона власності за своїм змістом є більш об'ємною, ніж боротьба з правопорушеннями у цій сфері. У даному випадку заходи щодо охорони власності, які реалізуються при цьому, забезпечуються адміністративно-правовими нормами регуляторного спрямування, попереджувальними та нормами що містять в собі функції охорони [248, с. 40-41]. Усе це вимагає певної спеціалізації працівників міліції. Такої думки дотримуються О.О. Юхно [5], М.В. Ковалів [81]. На нашу думку, доцільно створити у складі організаційно-штатних структур патрульної служби лінійних відділів спеціальні групи, основним напрямом діяльності яких було б забезпечення збереження вантажів, у тому числі у складі спільних спеціалізованих груп міліції та воєнізованої охорони. Доцільність створення спеціальних груп у складі патрульної служби обумовлено специфікою забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах обслуговування (нерівномірність пасажиро- та вантажопотоку протягом доби, залежність пасажиро- та вантажопотоку від сезону, інші економічні та соціальні чинники).

Проведене дослідження взаємодії підрозділів патрульної служби міліції на залізничному транспорті з відомчою охороною Міністерства транспорту та зв'язку України щодо збереження вантажів та охорони громадського порядку дозволяє зробити такі висновки:

- для посилення охорони громадського порядку за рахунок залучення працівників воєнізованої охорони Укрзалізниці доцільно внести доповнення у ст.ст. 7 та 8 Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті щодо взаємодії з правоохоронними органами у проведенні заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів та громадського порядку на об'єктах

залізниці, які охороняються стрільцями воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту;

- з метою запобігання крадіжок майна підприємств та установ Укрзалізниці, охорона яких здійснюється структурами, що не входять до складу відомчої воєнізованої охорони, проведення єдиної політики в організації охорони в системі Укрзалізниці, організації взаємодії з підрозділами транспортної міліції доцільно доповнити Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті нормами контролю за діяльністю охоронних структур в частині виконання вимог нормативних документів Державної адміністрації залізничного транспорту щодо збереження матеріальних цінностей, що мають ліцензію МВС України на здійснення охоронної діяльності та працюють у сфері обслуговування підприємств Міністерства транспорту та зв'язку України ;

- для організації діяльності підрозділів патрульної служби міліції з питань взаємодії з відомчою воєнізованою охороною, адміністрацією підприємств, установ та організацій залізничного транспорту щодо забезпечення охорони громадського порядку, попередження злочинів у сфері вантажних перевезень, профілактичної діяльності за рахунок джерел фінансування державних територіально-галузевих об'єднань в лінійних управліннях доцільно створити спеціалізовані підрозділи з організаційно-аналітичного забезпечення взаємодії;

- у зв'язку з змінами в організаційно-штатній структурі воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України щодо спільних спеціалізованих груп міліції та стрільців з охорони вантажів доцільно створити у складі організаційно-штатних структур патрульної служби лінійних відділів, спеціальні групи, основним напрямком діяльності яких було б забезпечення збереження вантажів, у тому числі у складі спільних спеціалізованих груп міліції та воєнізованої охорони, які будуть обслуговувати трансконтинентальний маршрут залізничних перевезень із врахуванням обсягів перевезень, інтенсивності руху поїздів, порядку розгляду комерційних браків, що можуть виникати під час проходження вантажів територією країни, організації несення служби у товарних парках станцій, де проводиться огляд та технічне обслуговування вагонів та локомотивів.

### **Висновки до розділу 3**

Підсумовуючи викладене, можемо констатувати, що удосконалення взаємодії патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з підрозділами патрульної служби територіальних органів внутрішніх справ та відомчою воєнізованою охороною у сфері охорони громадського порядку, забезпечення збереження вантажів обумовлюється необхідністю попередження правопорушень на об'єктах залізничного транспорту, захисту прав і законних інтересів учасників перевізного процесу та громадян від протиправних посягань. Проведене дослідження дозволяє зробити наступні висновки:

- постає нагальна потреба у підготовці та прийнятті єдиного відомчого наказу щодо організації внутрішньої та зовнішньої взаємодії в системі МВС України. У зазначеному нормативному акті мають знайти своє відображення

принципи, характер, способи та методи взаємодії, етапи, права та обов'язки суб'єктів;

- необхідність регламентації взаємодії підрозділів патрульної служби зумовлена організацією діяльності патрульної служби міліції. Від правильної організації взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної та територіальної міліції на місцях значною мірою залежить ефективність роботи правоохоронних органів в цілому;

- для посилення охорони громадського порядку за рахунок залучення працівників воєнізованої охорони Укрзалізниці доцільно внести доповнення у ст.ст. 7 та 8 Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті щодо взаємодії з правоохоронними органами у проведенні заходів щодо забезпечення безпеки руху поїздів та громадського порядку на об'єктах залізниці, які охороняються стрільцями воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України;

- з метою запобігання крадіжок майна підприємств та установ Укрзалізниці, охорона яких здійснюється структурами, що не входять до складу відомчої воєнізованої охорони, проведення єдиної політики в організації охорони в системі Укрзалізниці, організації взаємодії з підрозділами транспортної міліції доцільно доповнити Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті нормами контролю за діяльністю охоронних структур, що мають ліцензію Міністерства внутрішніх справ України на здійснення охоронної діяльності та працюють у сфері обслуговування підприємств Міністерства транспорту та зв'язку України, в частині виконання вимог нормативних документів Державної адміністрації залізничного транспорту України щодо збереження матеріальних цінностей;

- для організації діяльності підрозділів патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті з питань взаємодії з відомчою воєнізованою охороною Державної адміністрації залізничного транспорту України, адміністрацією підприємств, установ та організацій залізничного транспорту щодо забезпечення охорони громадського порядку, попередження злочинів у сфері вантажних перевезень, профілактичної діяльності за рахунок джерел фінансування державних територіально-галузевих об'єднань в лінійних управліннях доцільно створити спеціалізовані підрозділи з організаційно-аналітичного забезпечення взаємодії;

- доцільно створити у складі організаційно-штатних структур патрульної служби лінійних відділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті спеціальні групи, основним напрямком діяльності яких було забезпечення збереження вантажів, у тому числі у складі спільних спеціалізованих груп міліції та відомчої воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України, які буде обслуговувати трансконтинентальний маршрут залізничних перевезень із врахуванням обсягів перевезень, інтенсивності руху поїздів, порядку розгляду комерційних браків, що можуть виникати під час проходження вантажів територією країни, організації несення служби у товарних парках станцій, де проводиться огляд та технічне обслуговування вагонів та



## ВИСНОВКИ

На основі аналізу чинного законодавства України, теоретичного осмислення низки наукових праць із зазначеної проблематики автором сформульовано ряд висновків, пропозицій та рекомендацій, спрямованих на удосконалення діяльності патрульної служби на залізничному транспорті.

Наведемо основні з них.

1. Залізничний транспорт має важливе значення для національної безпеки. Одним із основних стабілізуючих чинників розвитку залізничної мережі України є ефективна організація охорони громадського порядку та громадської безпеки. Особливості середовища функціонування, призначення, виконання функцій у сфері охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту зумовлюють подальше вдосконалення галузевих підрозділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті в системі МВС України – патрульної служби міліції як основного суб'єкта системи забезпечення громадського порядку та громадської безпеки. Саме тому необхідна чітка організація діяльності патрульної служби міліції лінійних органів на залізничному транспорті у суворо визначеному правовому полі.

2. Під діяльністю патрульної служби міліції на об'єктах залізничного транспорту розуміється система комплексних заходів організаційного характеру, які б підтримували безпеку функціонування залізничного транспорту, громадський порядок, захист прав і законних інтересів громадян, учасників перевізного процесу, підприємств, установ та організацій Державної адміністрації залізничного транспорту України від злочинних та інших протиправних зазіхань. Особливості забезпечення громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту зумовлюються технологією процесу перевезення матеріальних цінностей та людей, що визначається об'єктивними чинниками: технологічними, економіко-географічними, демографічними, соціально-психологічними, без врахування яких діяльність патрульної служби міліції з охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту буде не ефективною.

3. Діяльність патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті здійснюється на підставі системи законодавчих і підзаконних нормативно-правових актів. Відомчим нормативним актам відводиться роль регулювання зовнішньої та внутрішньої організації діяльності патрульної служби з метою підвищення ефективності охорони громадського порядку та громадської безпеки на об'єктах залізничного транспорту, а також проведення активної правової роз'яснювальної роботи, що сприяє підвищенню рівня правової освіти суспільства, виховання в громадян поваги до закону. Організація роботи патрульної служби міліції на об'єктах залізничного транспорту – це діяльність спеціально уповноважених на те органів, посадових осіб щодо виконання організаційних завдань і функцій, спрямованих на охорону громадського порядку та громадської безпеки.

4. Досягненню максимальної ефективності роботи патрульної служби міліції з охорони громадського порядку сприятиме запропонована нами

обґрунтована методика оцінки діяльності, що повинна базуватися на аналізі оперативної обстановки на дільниці обслуговування з обов'язковим урахуванням заходів профілактики. Оцінка діяльності патрульної служби міліції повинна складатися з низки послідовних стадій: формулювання завдання; підбору та критичної оцінки статистичних даних; констатації фактів, їх оцінки та систематизації; обробки статистичних матеріалів; характеристики відмінностей, особливостей чи закономірностей досліджуваної оперативної обстановки; формулювання висновків і пропозицій. Методика оцінки поточного періоду ґрунтується на показниках минулої діяльності за принципом функціональної залежності.

5. Форми та методи діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті за надзвичайних умов відрізняється від повсякденної: а) за характером дій; б) у залежності від умов, у яких здійснюється забезпечення громадського порядку. Плани дій у надзвичайних ситуаціях повинні базуватися на взаємодії з підрозділами Державної спеціальної служби транспорту. Основні напрями удосконалення організаційної діяльності патрульної служби міліції на залізничному транспорті за надзвичайних умов полягають у комплексному підході щодо організаційно-аналітичної роботи та кваліфікованої підготовки особового складу як керівників, так і інших співробітників, яких необхідно готувати з урахуванням специфічних умов роботи лінійних підрозділів на залізничному транспорті на навчальній базі МВС України. Це буде гарантувати ефективну діяльність існуючої системи забезпечення громадського порядку в цілому, зокрема основної ланки лінійних органів – патрульної служби міліції та забезпечить застосування тактичних прийомів несення служби, відпрацьованих в умовах функціонування у повсякденному режимі.

6. Специфіка завдань і функцій у сфері громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту зумовлюється необхідністю тісної взаємодії з усіма суб'єктами системи забезпечення громадського порядку, що у свою чергу викликає необхідність регламентації взаємодії підрозділів патрульної служби міліції. Правильній організації взаємодії підрозділів патрульної служби транспортної та територіальної міліції на місцях значною мірою сприятимуть запропоновані і визначені нами правові параметри взаємодії суб'єктів системи забезпечення громадського порядку на державному, міжрегіональному і локальному рівнях. Взаємодія підрозділів патрульної служби на залізничному транспорті – це модель організації охорони громадського порядку та інших правоохоронних дій, що здійснюються з урахуванням істотно значущих умов оперативної обстановки, спрямованих на концентрацію патрульних нарядів, громадських формувань з охорони громадського порядку, військової служби правопорядку, засобів і методів для досягнення поставленої мети, обрання тактичних прийомів або їх комбінацій, які забезпечують виконання завдань у винятково стислі строки при найменших затратах сил, засобів і безумовному дотриманні чинного законодавства.

7. Суб'єкти взаємодії у сфері охорони громадського порядку та забезпеченні схоронності вантажів на залізницях країни – патрульна служба

транспортної міліції та відомча воєнізована охорона Державної адміністрації залізничного транспорту України, які наділяються визначеними правами та обов'язками і функціонують у межах компетенції, установленій законодавством України. Ініціаторами та основними виконавцями організації взаємодії повинні виступати керівники патрульної служби міліції лінійних органів і підприємств залізниць як найбільш зацікавлені та компетентні сторони у розробці заходів з організації взаємодії у сфері забезпечення громадського порядку. До пріоритетних напрямів підвищення ефективності діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті слід віднести:

- подальшу оптимізацію організаційно-управлінських засад діяльності патрульної служби транспортної міліції, спеціалізованих підрозділів служби відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці та інших органів з питань безпеки руху поїздів, охорони громадського порядку в умовах звичайної роботи транспорту та в надзвичайних ситуаціях;

- необхідність подальшого розвитку різних форм співпраці між адміністраціями підприємств залізниць та органами внутрішніх справ на транспорті, зокрема з підрозділами патрульної служби міліції на залізничному транспорті;

- необхідність удосконалення нормативно-правової бази діяльності патрульної служби органів внутрішніх справ на залізничному транспорті, їх взаємодію з підрозділами відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці, що забезпечують охорону власності, безпеку громадян на об'єктах залізниці.

#### 8. Запропоновано внесення доповнень:

- а) до статті 12 Закону України “Про залізничний транспорт”, що дасть можливість удосконалити організацію взаємодії патрульної служби міліції та відомчої воєнізованої охорони Державної адміністрації залізничного транспорту України (Додаток М);

- б) до статей 19, 20 Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994 р. № 7 (зі змінами) в частині організації охорони об'єктів (Додаток И);

- в) до статей 23, 49, 84, 128, 177, 310, 340 Статуту патрульно-постової служби міліції України щодо організації охорони громадського порядку на об'єктах залізничного транспорту (Додаток Е, Л);

- д) до пунктів 56 та 62 наказу Управління МВС України на залізничному транспорті від 28.01.2008 р. № 6 “Про затвердження регламенту Управління МВС України на залізничному транспорті” стосовно організації взаємодії з Укрзалізницею з питань забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки (Додаток К).

- ж) до пунктів 1.7 та 6.1. Положення про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України ЦУОУ-0017 (Затверджено наказом Державною адміністрацією залізничного транспорту України від 20.08.1997 року № 208 – Ц ) щодо організації взаємодії відомчої воєнізованої охорони та транспортної міліції (Додаток З).

#### 9. Підготовлено проекти:

- типового договору про співпрацю у сфері забезпечення супроводження поїздів формування державного територіально-галузевого об'єднання Укрзалізниці щодо утримання особового складу патрульної служби міліції за рахунок коштів залізниці у відповідності до пункту 4 Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 рр. (Додаток А);

- Інструкції про порядок взаємодії лінійних органів УМВС України на залізничному транспорті та лінійних підрозділів Державної спеціальної служби транспорту щодо дій за надзвичайних умов (Додаток Д);

- Інструкції про організацію роботи нарядів патрульної служби під час супроводження у пасажирських поїздах іноземців та осіб без громадянства щодо добровільного або примусового видворення за межі України (Додаток З).

10. Впроваджено порядок організації діяльності патрульної служби щодо охорони громадського порядку у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту (Наказ лінійного управління від 20.02.2007 р. № 27 „Про порядок організації супроводження поїздів”) (Додаток Ж).

Додаток А

### **Типовий договір**

#### **про співпрацю щодо забезпеченню супроводження поїздів формування Державного територіально-галузевого об'єднання**

Державне територіально-галузеве об'єднання в особі начальника залізниці, який діє на підставі Статуту залізниці, надалі “Залізниця” з однієї сторони, і лінійне управління УМВС України на транспорті в особі начальника, який діє на підставі Закону України “Про міліцію” та Положення про лінійне управління, надалі “Управління”, з другої сторони, уклали даний договір про нижченаведене:

1. Предмет договору.

1.1. З метою забезпечення супроводу поїздів формування Державного територіально-галузевого об'єднання, на виконання пункту 4.17 постанови Кабінету Міністрів України від 20.12.2006 року № 1767 "Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 роки" в частині, що стосується безпеки пасажирів, протидії незаконному обігу зброї та наркотичних засобів, а також іншим злочинам на транспорті, недопущення здійснення терористичних актів на транспорті, Управління зобов'язується забезпечити супровід поїздів формування залізниці підрозділами міліції (нарядами, оперативними групами) для забезпечення громадського порядку, запобігання й оперативного реагування на злочини, що можуть бути вчиненими в поїздах.

1.2. Основним завданням підрозділів міліції є забезпечення правопорядку в поїздах.

1.3. Утримання особового складу окремого підрозділу зі супроводу поїздів та охорони громадського порядку з кількості зазначених в договорі, та доплата особовому складу патрульної служби, що здійснюють супровід поїздів, здійснюється за рахунок коштів Залізниці.

II. Обов'язки сторін.



## 2.1. Управління зобов'язується:

2.1.1. Перерозподілити наявну штатну чисельність підрозділів або комплектувати штати підрозділів чисельністю відповідно до наданих коштів і витрат, передбачених МВС України, та згідно з вимогами Кодексу законів про працю України та Положення про проходження служби в органах внутрішніх справ, вирішувати питання прийому, звільнення та переміщення працівників, заохочення за успішну роботу, притягнення до дисциплінарної відповідальності за неналежне виконання службових обов'язків.

2.1.2. Забезпечити супровід поїздів далекого і місцевого сполучення Державного територіально-галузевого об'єднання, охорону громадського порядку під час слідування по всьому маршруту в межах території України нарядами супроводу з числа молодшого і середнього начальницького складу патрульної служби органів внутрішніх справ або оперативними групами з числа молодшого та середнього начальницького складу оперативних служб.

2.1.3. В окремих випадках при значному ускладненні оперативної обстановки наряди супроводу можуть формуватися з числа працівників допоміжних служб.

2.1.4. Проводити з особовим складом підрозділів заняття в системі службової підготовки, інструктажі перед виходом на службу.

2.1.5. Спільно із Залізницею до 20 числа попереднього місяця складати графік супроводу поїздів.

2.1.6. Супровід поїздів здійснювати згідно з графіком, який складається з урахуванням оперативної обстановки з розподілом нарядів, оперативних груп різного профілю, узгодженому з пасажирською службою Залізниці. Супровід нарядами, оперативними групами, спеціальними групами відповідно до Закону України "Про оперативно-розшукову діяльність" повинен охоплювати максимальну кількість поїздів.

Звітність про супровід поїздів надається Управлінням в терміни та за формою встановленими пасажирською службою Залізниці.

2.1.7. Не допускати залучення особового складу підрозділів до робіт, непов'язаних з виконанням функцій, які зазначені в цьому договорі;

2.1.8. Щомісячно до 10 числа місяця, наступного за звітним, надавати Залізниці звіт про виконання графіку супроводу поїздів та інформацію про виявлені порушення і вжиті заходи, а також рахунок до оплати витрат по утриманню підрозділів міліції згідно з кошторисами, що становлять невід'ємну частину даного договору.

2.1.9. Регулювати надання особовому складу підрозділів чергових відпусток.

## 2.2. Залізниця зобов'язується:

2.2.1. Проводити спільні заняття по вивченню нормативних актів і вказівок з питань організації перевезень пасажирів, техніки безпеки, організації охорони об'єктів залізничного транспорту.

2.2.2. Надавати згідно з графіком для спільного супроводу своїх представників: ревізорів-інструкторів, контролерів-ревізорів, начальників поїздів, провідників-роз'їзних касирів, працівників воєнізованої охорони

залізниці з числа командного та рядового складу.

2.2.3. Щомісячно, відповідно до пред'явлених рахунків Управління сплачувати утримання особового складу підрозділів з урахуванням збільшення заробітної плати під час дії договору за погодженням сторін.

III. Відповідальність сторін.

3.1. Сторони несуть відповідальність за невиконання умов даного договору відповідно до чинного законодавства України.

IV. Ціна договору. Вартість послуг згідно з умовами договору визначена на рік.

V. Термін дії договору. Даний договір вступає в силу з 1 січня поточного року і діє до 1 січня наступного року.

VI. Інші умови. Даний договір складено у двох оригінальних примірниках, по одному для кожної сторони.

Юридичні адреси сторін та банківські реквізити.

Підписи керівників.

## Додаток Б

**Опитування представників керівного складу лінійних управлінь та начальників лінійних відділів Управління МВС України на залізничному транспорті з питань оцінки ефективності діяльності оперативних служб та патрульної служби міліції\***

№	Запитання	Відповідь
1.	Чи визнаєте Ви, що оцінка діяльності міліції повинна проводитися за єдиною методикою затвердженою наказом МВС України	Так - 42 Ні - 10
2.	Які, на Ваш погляд, напрями діяльності патрульної служби повинні враховуватися при визначенні оцінки ефективності: 1) стан громадського порядку відповідно до щомісячного статистичного аналізу ВГБ УМВС України на транспорті 2) основні показники оперативної обстановки з охорони громадського порядку (не більше 10) 3) показники оперативно-службової діяльності за пріоритетними напрямками діяльності (збереження вантажів, виявлення наркотиків, зброї) 4) розкриття злочинів загальнокримінальної спрямованості 5) показники адміністративно-правозастосовчої діяльності 6) чи доцільно визначати оцінку діяльності патрульної служби міліції методом зрівняння за визначеними показниками?	Так - 25 Ні - 21  Так – 12 Ні – 6 Так - 31 Ні - 12  Так - 7 Ні - 14 Так -2 Ні – 30 Так -11 Ні – 30
3.	Чи визнаєте Ви, що введення оцінки ефективності діяльності будь-якої служби підпорядкованого Вам підрозділу вплине на стан службової діяльності?	Так - 12 Ні – 34
4.	Яким чином, на Вашу думку, можна врахувати індивідуальні особливості оперативного обстановки на дільниці обслуговування лінійного відділу при проведенні оцінки ефективності діяльності служб, у тому числі патрульної служби? Ваші пропозиції	
5.	Чи доцільно змінити існуючий підхід до визначення ефективності діяльності служб транспортної міліції (у тому числі патрульної служби) що базується на визначенні відсоткової динаміки порівняно з аналогічним звітним періодом?	Так - 43 Ні - 8

\*Примітка: 1. Роздано 68 анкет. Повернуто 52 анкети.

2. Пункт 4: у 35 анкетах записи відсутні; у 8 – “не відомо”; у 9 – “згідно з показниками щодо наказу МВС України № 386-2007р.” [250].

## Додаток В

### **Застосування методу математичної статистики з урахуванням випадкових моментів часу та послідовності подій щодо обчислення ефективності діяльності патрульної служби**

Необхідність підвищення ефективності діяльності міліції протягом 2006-2008 рр. призвело до помітного удосконалення методик стосовно традиційних об'єктів аналізу. Прикладом може слугувати розробка системи показників ефективності діяльності підрозділів міліції, впроваджуваних у практику в останнє десятиліття, створення аналітичних характеристик для традиційних кримінологічних параметрів діяльності [138; 142; 143; 149; 154; 155; 156; 157; 250].

Водночас застосування норм адміністративного законодавства залишалось поза увагою дослідників. Кількісний математичний аналіз адміністративних деліктів можна застосувати для вирішення різноманітних задач. Ці задачі можна розділити на дві великі групи: традиційні або "класичні" і нетрадиційні, постановка й інтенсивна розробка яких спостерігається в останні два-три десятиліття. Зрозуміло, такий розподіл є умовним.

Будь-яка оцінка припускає наявність певних умов та показників. У рамках однієї математичної операції показники утворюють деяку взаємопов'язану систему, підлеглу відповідній логіці. У зв'язку з множинністю параметрів такої системи, щодо оцінки діяльності патрульної служби міліції кінцеві конкретні результати (крім елементарних ситуацій) залежать від показників, які обрані для аналізу. Більше того, зміна значення навіть однієї величини в системі в більшій або меншій мірі, але обов'язково, позначиться на результатах відповідної оцінки. Звідси з очевидністю випливає, що такі системи можуть і повинні бути об'єктом кількісного математичного аналізу. Кількісний математичний аналіз застосовується як в умовах визначеності, так і невизначеності. У першому випадку передбачається, що дані для аналізу заздалегідь відомі і фіксовані. Сучасна практика ставить нові завдання. До числа останніх, наприклад, належить оптимізація чисельності особового складу і, що більш цікаво, оптимізація за яким-небудь критерієм ефективності службової діяльності як цілого підрозділу, так і окремого інспектора.

Для обчислення ефективності діяльності патрульної служби з урахуванням випадкових моментів часу та послідовності подій з врахуванням характеру залежності між явищами використаємо розподіл Пуассона [149, с.267-268, 144, с. 52]. Його сутність полягає в наступному:

1. Для будь-яких двох інтервалів часу, які не перетинаються, вірогідність виникнення іншого числа події протягом одного з них не залежить від того, скільки подій з'являється протягом другого, що відповідає умовам аналізу діяльності підрозділу за часом на конкретній території обслуговування.

2. Вірогідність виникнення однієї події протягом безмежно малого інтервалу часу за позначенням  $(t, t + \Delta t)$  є безмежно мала величина порядку  $\Delta t$ , що відповідає узагальненню підсумків за місяць, півріччя, рік при обліку результатів роботи інспектора за зміну.

3. Вірогідність виникнення більше, аніж однієї події протягом інтервалу часу  $(t, t + t)$ , є безмежно мала вищого порядку порівняно з  $t$ , що зумовлено можливістю вчинення декількох злочинів на ділянці обслуговування як одночасно, так і в різні часові інтервали [144, с. 53].

У даному випадку діяльність описується сукупністю однорідних елементів, що мають деякі загальні властивості (норми кримінального та адміністративного права). Логічною основою є числова характеристика діяльності співробітника, визначена у заданих або вільно обраних показниках (із системи встановлених). На нашу думку, використання цього методу повинно відповідати таким завданням:

1) повний опис варіації оцінки у вигляді статистичного розподілу обчислення ефективності діяльності патрульної служби міліції;

2) опис варіацій оцінки за допомогою загальних для всієї сукупності (генеральної – у випадку всієї множини показників та вибіркової – у випадку лише частини сукупності показників) характеристик середніх величин, які враховуються при обчисленні ефективності діяльності патрульної служби;

3) розгляд спільної варіації кількох показників ефективності діяльності патрульної служби, встановлення форми залежності між значеннями кількох показників та щільність зв'язку між ними (кореляції).

Застосування розподілу Пуассона вказує на те, що показники діяльності патрульної служби, з точки зору алгебри, є сталими, раціональними числами, з урахуванням чинника часу, мають залежність у вигляді математичної функції, а це означає, що вони можуть бути відображені у вигляді рівняння, розв'язком якого є число, яке перетворює рівняння на тотожність, тобто визначається правило (функція)  $f$ , яким кожному елементові множини  $X$  (область визначення) ставиться у відповідність певний елемент  $y = f(x)$  множини  $Y$  (область значень). Для визначення ефективності застосування окремого показника обчислення ефективності діяльності патрульної служби функція може набувати вигляду залежності, що буде характеризувати сукупність окремих ознак:

$y = ax * vx * cx$  ( $a, v, c$  – коефіцієнти,  $x$  – змінні)<sup>11</sup> (Математичний запис буде відповідати нелінійній функції  $y = f(x_1, x_2 \dots x_n)$ ).

У зв'язку з тим, що оцінка діяльності визначається сукупністю окремих показників із числа встановлених за спеціальними загальноприйнятими ознаками, тобто показниками оперативної обстановки щодо числового відображення злочинності та адміністративно-юрисдикційної практики за визначений період часу, функція матиме вигляд:

$$f(y_1, y_2, \dots, y_n) = a_1x_1 * a_2x_2 * \dots * a_nx_n + a_0 * 12,$$

де  $f(y_1, y_2, \dots, y_n)$  – функція, що відображає оперативну обстановку щодо статті Кодексу України про адміністративні правопорушення (далі КУАП);  $a_nx_n$  – функція окремого показника ( $a$  – стале число /коефіцієнт/ (див. примітку 2),  $y$  – значення функції).

**Критерій** – ознака, на основі якої проводиться оцінка, визначення або класифікація будь-чого; мірило судження, оцінка; ознака, що лягла в основу класифікації будь-чого або на основі якої проводиться оцінка, визначення якого-небудь явища, предмета; мірило для оцінки, судження. [138, с.10].

**Оцінювати** – призначати ціну чому-небудь, визначати вартість чогось; визначати якості, цінність і т. ін.; складати уявлення, висновок; визначати суть, характер, значення, роль чогось; розуміти, визнавати позитивні якості, цінності [138, с.10].

Прикладом може бути ст. 109 КУАП “Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на залізничному транспорті” [251, с. 219-222], яка містить 5 частин із характеристиками протиправних дій (без дій), видами і розмірами стягнень, береться до уваги деліктологічна типологія щодо стандартизації основних деліктологічних понять за ознаками їх істотно значущих критеріїв [252, с. 298-301]:

а) правопорушень з поділом їх за родовою та видовою ознакою на групи;  
 б) причин правопорушень, об'єднаних за певними напрямками;  
 в) деліктологічних ситуацій з урахуванням соціальних, правових, психологічних та інших чинників; г) правопорушників, умовно поділених на групи (залежно від завдань деліктологічного дослідження), що можна відобразити функцією:

$$f = ax + vx^2 + cx^3 + dx^4 + kx^5 \text{ або } a_1x_1 * a_2x_2 * \dots * a_nx_n = ax^5.$$

Для алгебраїчного рівняння щодо окремої функції, коли невідоме “ $x^5$ ” буде мати 5 і вище ступенів, визначення коренів (рішення рівняння) за допомогою скінченного числа арифметичних операцій не можливо (теорема Н.Г. Абеля). Це вимагає застосування методів чисельного розв’язування рівнянь, які зводяться до арифметичних операцій над коефіцієнтами рівнянь і значеннями функцій, що входять до цих рівнянь, і дає можливість отримувати розв’язки рівнянь з будь-якою наперед заданою точністю [253, с.186].

Якщо між випадковими величинами  $X$  та  $Y$  існує лінійна функціональна залежність  $Y = aX + b$ , параметри  $a$  та  $b$  якої невідомі з метою оцінки параметрів лінійного функції, застосуємо метод найменших квадратів, тоді

$$S = (y_k - (ax_k + b))^2.$$

Ця функція  $S$  неперервно диференційована, тому згідно з необхідними умовами існування мінімуму  $S$  повинні виконувати рівності:

$$\frac{dS}{da} = 0 \text{ та } \frac{dS}{db} = 0.$$

Однак у юридичному розумінні функція відображення оперативної обстановки не може дорівнювати 0 щодо латентності адміністративних правопорушень [254, с. 125, 223-224].

У практичних оцінках показники поза залежністю від їхнього призначення або походження так чи інакше, але обов'язково, зв'язуються з конкретними моментами або періодами часу.

Очевидним наслідком принципу зміни цінності показника у часі є визначення пріоритетів (наприклад, розпорядження МВС України №180-2008 щодо визначення пріоритетів діяльності органів внутрішніх справ), що відносяться до різних моментів часу, особливо при прийнятті рішень політичного характеру. Однак така оцінка цілком припустима там, де фактор часу не має принципового значення. Наприклад, при оцінці діяльності інспекторів одного підрозділу за декаду.

Неправомірно також і безпосереднє порівняння різночасних величин показника. Їхнє порівняння припустиме тільки при „приведенні” до одного моменту часу. Не менш важливим у математичному аналізі адміністративних деліктів є принцип еквівалентності. Під останнім розуміється рівність (еквівалентність) відповідних показників, що беруть участь в оцінці. Принцип еквівалентності дозволяє змінювати параметри оцінки без порушення усєї системи.

Галузь застосування методів кількісного аналізу оцінки послідовно розширюється. Як приклад такого нововведення не можна не вказати на експертні системи. Експертна система коротко може бути визначена як автоматизована система. Основна відмінність експертної системи від звичайної автоматизованої системи обробки інформації складається за наявності розвинутого логічного апарата у вигляді набору правил „якщо ..., те ...” [255, с. 4-5], що дає змогу використати це для оцінки діяльності патрульної служби.

Додаток Д  
**ІНСТРУКЦІЯ**

про порядок взаємодії лінійних органів Управління Міністерства внутрішніх справ України на залізничному транспорті та лінійних підрозділів Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України щодо дій за надзвичайних умов (проект)

1. Загальні положення

1.1. Інструкцію про порядок взаємодії Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України та Управління Міністерства внутрішніх справ України на транспорті щодо дій за надзвичайних умов (далі – Інструкція) розроблено відповідно до Законів України „Про Цивільну оборону України”, „Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру”, „Про правові засади цивільного захисту” та положень про Державну спеціальну службу транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України та Управління Міністерства внутрішніх справ України на транспорті.

1.2. Інструкція визначає мету й порядок взаємодії лінійних органів Управління МВС України на залізничному транспорті та підрозділів Державної спеціальної служби транспорту та під час виконання спільних завдань щодо дій за надзвичайних умов на об'єктах Державної адміністрації залізничного транспорту та промислового залізничного транспорту України.

1.3. Основними формами організації взаємодії є: проведення спільних оперативних нарад за участю представників спеціальної служби транспорту та органів внутрішніх справ, узгодження планів дій за надзвичайних ситуацій, організація навчань, тренувань згідно з планами взаємодії у випадку виникнення надзвичайних ситуацій та планами проведення антитерористичних операцій за участю лінійних підрозділів у межах їх повноважень із залученням працівників підприємств залізничного транспорту; утворення при потребі спільних оперативних штабів, робочих груп тощо для координації дій; обмін інформацією, що стосується охорони об'єктів, здійснення інших заходів; виконання заходів, передбачених правилами безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом.

1.4. Безпосередня організація та координація дій за надзвичайних умов здійснюється відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 19.08.2002 № 1201 „Про затвердження Положення про штаб з ліквідації надзвичайної ситуації техногенного та природного характеру”.

1.5. Взаємодія здійснюється:

– на рівні центральних органів – між Управлінням МВС України на залізничному транспорті та Адміністрацією Державної спеціальної служби транспорту Міністерства транспорту та зв'язку України;

– на регіональному рівні – між лінійними управліннями на залізницях та Об'єднаними загонами Державної спеціальної служби транспорту;

– на місцевому рівні – між лінійними відділами та лінійними підрозділами Державної спеціальної служби транспорту.

2. Організація і здійснення спільних заходів

2.1. Заходи з ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на об'єктах національної транспортної мережі України здійснюються силами і засобами Державної спеціальної служби транспорту із залученням підрозділів Управління МВС України на залізничному транспорті відповідно до покладених на них завдань.

Залучення підрозділів Управління МВС України на транспорті здійснюється в межах, визначених законодавством.

Залучення підрозділів Державної спеціальної служби транспорту щодо забезпечення охорони громадського порядку здійснюється в межах, визначених законодавством.



2.2. Організація спільних заходів складається з етапів попередньої і безпосередньої (оперативної) підготовки до їх проведення.

2.2.1. На етапі попередньої підготовки сторонами, що взаємодіють, здійснюються:

- розробка планів взаємодії на регіональному та місцевому рівнях;
- спільне визначення місць розташування, зустрічі особового складу й порядок здійснення спільних заходів, передбачених планами дій за надзвичайних умов;
- визначення обсягів і послідовності спільних дій;
- узгодження порядку управління і взаємодії підрозділів при виконанні спільних завдань, а також питань матеріально-технічного забезпечення їх дій;
- розробка і здійснення заходів щодо підготовки до взаємодії лінійних органів Управління МВС України на залізничному транспорті і підрозділів Державної спеціальної служби транспорту.

2.2.2. На етапі безпосередньої (оперативної) підготовки здійснюються:

- оцінка обстановки, стану і можливостей наявних сил і засобів;
- визначення керівника спільних заходів за погодженням з керівниками сторін, що взаємодіють;
- визначення необхідності залучення підрозділів Державної спеціальної служби транспорту до проведення дій з охорони громадського порядку, початку і послідовності здійснення спільних заходів.

3. Основні завдання сторін, що взаємодіють

3.1. Лінійні органи Управління МВС України на залізничному транспорті в межах своєї компетенції:

- інформують підрозділи Державної спеціальної служби транспорту про ознаки загрози виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій;
- забезпечують охорону громадського порядку, матеріальних і культурних цінностей у разі виникнення надзвичайних ситуацій, ведуть боротьбу зі злочинністю;
- надають допомогу органам виконавчої влади, місцевого самоврядування, посадовим особам у проведенні відселення людей з місць, небезпечних для проживання;
- забезпечують охорону режимно-обмежувальних і карантинних зон в осередках радіоактивного, хімічного, бактеріологічного (біологічного) зараження, а також під час їх ліквідації;
- організовують охорону громадського порядку на збірних та приймальних евакуаційних пунктах, пунктах посадки (висадки) на маршрутах евакуації і в районах (пунктах) розміщення евакуйованого населення;
- здійснюють інші заходи, передбачені законодавством.

3.2. Структурні підрозділи Державної спеціальної служби транспорту в межах своєї компетенції:

- інформують органи Управління МВС України на залізничному транспорті про загрозу виникнення або виникнення надзвичайних ситуацій;
- здійснюють заходи щодо локалізації й ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій;
- здійснюють інші заходи, передбачені законодавством.

4. Передача оперативної інформації

Передача оперативної інформації здійснюється відповідно до нормативних актів МВС України та Державної спеціальної служби транспорту.

Додаток Е  
Пропозиції  
до ст. 310 Статуту патрульно-постової служби міліції України

Стаття 310. У підготовчий період, який починається з моменту отримання завдання, проводиться така робота:

г) розробляється та уточнюється наявний типовий план охорони громадського порядку і безпеки при проведенні масового заходу, в якому передбачаються:

- зміст і програма заходу, місце і час його проведення, очікувана кількість учасників і глядачів, порядок обміну інформацією організаційного та технічного характеру; при проведенні заходів на об'єктах транспорту визначаються напрями забезпечення особистої безпеки громадян та працівників міліції, безпеки руху, які узгоджуються з адміністрацією підприємства транспорту;

Далі за текстом.

## ІНСТРУКЦІЯ

Про організацію роботи нарядів патрульної служби під час супроводження іноземців та осіб без громадянства у пасажирських поїздах про добровільне або примусове видворення за межі України

## 1. Загальні положення

Інструкція розроблена відповідно до Законів України: від 17 березня 1999 р. № 497-ХІV “Про ратифікацію Угоди про співпрацю держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав у боротьбі з незаконною міграцією” (Відомості Верховної Ради 1999, № 17, ст. 116), від 24 січня 1997 р. № 33/97-ВР “Про ратифікацію Європейської конвенції про запобігання тортурам та нелюдському або такому, що принижує гідність, поводженню чи покаранню (Відомості Верховної Ради 1997, № 11, ст. 94)”, вимог Директиви МВС України від 18 лютого 2008 р. № 1 “Про актуальні питання забезпечення правопорядку в країні та основні напрямки вирішення завдань, поставлених перед правоохоронними органами України Головою держави та Урядом України на 2008 рік”, наказу МВС України від 31 липня 2003 р. № 829 “Про затвердження Основних напрямків службової діяльності структурних підрозділів апарату МВС України та відповідних органів і підрозділів ГУМВС, УМВС, УМВСТ, внутрішніх військ МВС України по протидії нелегальній міграції”.

Одним із завдань підрозділів органів внутрішніх справ на залізничному транспорті щодо протидії нелегальній міграції, є супроводження іноземців, відносно яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України під час їх слідування в поїздах пасажирського сполучення до пункту перетину державного кордону, визначеного органами Державної прикордонної служби України.

Правовою основою діяльності підрозділів міліції Управління МВС України на залізничному транспорті із забезпечення супроводження іноземних громадян, осіб без громадянства, порушників законодавства України щодо правового статусу іноземців є Конституція України, Закон України "Про міліцію", Статут патрульно-постової служби міліції України (затверджений наказом МВС України від 28 липня 1994 р. № 404), Інструкція “Щодо організації роботи нарядів міліції під час супроводження пасажирських поїздів” (затверджена наказом УМВС України на транспорті від 8 серпня 2006 р. № 160), спільний наказ Адміністрації державної прикордонної служби України, Міністерства внутрішніх справ України від 15 жовтня 2004 р. № 742/1090 “Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії між органами охорони державного кордону Державної прикордонної служби України та органами внутрішніх справ України при передаванні затриманих ними іноземців та осіб без громадянства” та інші нормативні акти МВС України.

## 2. Організація, підготовка та несення служби

2.1. Склад наряду визначається начальником лінійного відділу. Наряд супроводження формується з молодшого начальницького складу патрульної служби органу внутрішніх справ на залізничному транспорті. У випадках, передбачених нормативними актами МВС України, до складу наряду включаються представники оперативної служби та територіальних органів внутрішніх справ. Наряд налічує не менше трьох працівників, один з яких призначається старшим на весь період несення служби.

2.2. Режим роботи особового складу нарядів супроводження встановлюється відповідно до вимог Статуту патрульно-постової служби міліції України та затверджується керівником лінійного відділу. Тривалість службового часу не повинна перевищувати норми, встановленої законодавством. Особовий склад для несення служби використовується у будь-

який час доби, враховуючи розклад руху поїздів, що супроводжуються. У необхідних випадках особи рядового та начальницького складу несуть службу понад встановлену тривалість робочого часу, а також у вихідні та святкові дні.

2.3. Інструктажі нарядів супроводження перед залученням до служби здійснюються начальником лінійного відділу, командиром підрозділу патрульної служби або їх заступниками і як виняток, при відсутності керівництва лінійного відділу, – відповідальним по лінійному відділу. У випадку спільного супроводження із представниками регіонального управління державної прикордонної служби у інструктажі бере участь старший наряд прикордонників.

2.4. Працівники, що заступають у наряд, повинні бути одягнені у формений одяг, мати охайний зовнішній вигляд. В особливих випадках, на час виконання спеціальних завдань, за окремим розпорядженням начальника лінійного управління, допускається несення служби у цивільному одязі.

2.5. Крім екіпіровки, передбаченої пунктом 97 Статуту патрульно-постової служби міліції України, наряд міліції повинен мати:

- картку маршруту;
- ключі від дверей залізничного вагона;
- витяг із розкладу руху поїздів за маршрутом супроводження;
- маршрутний лист, де конкретно вказано маршрут супроводження від початкового до кінцевого пункту призначення, підписаний керівництвом лінійного відділу або підрозділу патрульної служби при лінійному управлінні та засвідчений гербовою печаткою;
- папку для документів, у якій повинні знаходитись орієнтування, авторучка, папір, бланки пояснень, адміністративні протоколи, протоколи догляду і зразки оформлення матеріалів з документування основних видів адміністративних правопорушень та злочинів;
- список іноземців, що супроводжуються чи конвоюються нарядом державної прикордонної служби (у старшого);
- табельну вогнепальну зброю (видається за окремим розпорядженням керівництва лінійною відділу, або пристрої для відстрілу патронів, споряджених металевими снарядами не смертельної дії "Форт-12 р").

2.6. На кожний маршрут супроводження розробляється картка маршруту, яка затверджується начальником відділу громадської безпеки лінійного управління. У картці визначається маршрут, порядок роботи та відпочинку наряду.

3. Обов'язки наряду патрульної служби при супроводженні іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України

3.1. Наряд міліції призначений до супроводження іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, котре перевозяться у пасажирських поїздах, може здійснювати супроводження спільно із нарядом регіонального управління державної прикордонної служби України або самостійно.

Наряд повинен знати:

- оперативну обстановку на маршруті;
- дислокацію найближчих нарядів і схему зв'язку з ними,
- маршрут руху поїзда, який вони супроводжують;
- правила перевезення пасажирів і багажу, види проїзних документів;
- особливості вчинення правопорушень на залізничному транспорті;
- основні службові обов'язки працівників транспорту;
- методи вирішення конфліктних ситуацій, які виникають між пасажирами, а також між іноземцями і працівниками транспорту.

3.2. Порядок несення служби нарядом супроводу іноземців визначається п. 4 ст. 178 "Особливі обов'язки нарядів міліції на залізничному, водному і повітряному транспорті" розділу VII "Несення патрульно-постової служби" Статуту патрульно-постової служби міліції України та Інструкцією „Щодо організації роботи нарядів міліції під час

супроводження пасажирських поїздів”, наказом МВС України від 20 січня 2005 р. № 60 дск.

3.3. Організація перевезення іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України залізничним транспортом загального користування проводиться відповідно до "Правил перевезень військових пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України", затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 5 липня 1999 р. № 346.

3.4. Іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, як правило, перевозять у плацкартних вагонах або в спеціально обладнаних для такого перевезення купе пасажирських поїздів загального користування. Перевезення іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, у супроводі наряду патрульної служби в поїздах міждержавного сполучення забороняється.

3.5. У разі необхідності супроводити іноземців, щодо яких винесено постанови про примусове видворення за межі України, без участі військовослужбовців державної прикордонної служби з дозволу начальника лінійного управління перевезення здійснюється в окремих купе вагонів пасажирських поїздів з розрахунку чисельності наряду, передбаченого наказом МВС України від 20 січня 2005 року № 60 дск.

3.6. Начальник лінійного органу (командир підрозділу патрульної служби), що скеровує наряд, повинен вжити заходів до посилення охорони іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, при посадці їх у поїзд, а також завчасно поінформувати начальника лінійного та територіального органу внутрішніх справ у кінцевому пункті призначення про час прибуття наряду та характер допомоги, яку потрібно надати.

3.7. Іноземці, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, доставляються на вокзал (станцію) завчасно за можливістю безпосередньо до вагона поїзда. До висадки їх із спеціального автомобіля начальник наряду (старший наряду) особисто оглядає вагон (купе вагону), призначені для тримання іноземців, зачиняє в них вікна, перевіряє справність освітлення, вентиляції, виставляє біля дверей постового з числа підлеглих йому інспекторів наряду.

Наряд у цей час перебуває у в спеціальному автомобілі, або якщо іноземці доставлені завчасно, в кімнаті для затриманих у адміністративному порядку чергової частини лінійного відділу.

З метою запобігання нещасним випадкам особовий склад наряду знайомиться з правилами надання потерпілим першої медичної допомоги і використання засобів гасіння пожежі, а також сигналам, які застосовуються на залізницях.

Знаходження іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, у приміщеннях лінійних відділень або лінійних пунктів міліції, які не мають чергових частин, заборонено.

3.8. Начальник (старший) наряду зобов'язаний:

3.8.1. Ознайомитися з Правилами перевезень військових пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України; з'ясувати оперативну обстановку, використовуючи при цьому наявну інформацію у чергового по лінійному відділу, детально ознайомитись з маршрутом слідування поїзду, порядком і особливостями несення служби нарядом супроводження на маршруті.

3.8.2. Перед посадкою особисто провести огляд маршруту проходу наряду від спеціального автомобіля до перону та місця знаходження вагону. Оглянувши підходи до вагону, визначає порядок розстановки особового складу наряду та приданих сил лінійного відділу з метою перекриття можливості іноземцям здійснити втечу, скочивши під вагон, або скориставшись прибуттям або відправленням іншого поїзду на сусідній колії.

Розстановка наряду здійснюється відповідно до положень наказу МВС України від 20 січня 2005 р. № 60 дск.

3.8.3. Уточнити час стоянки поїзду на станції. У випадку посадки наряду на проміжній станції узгодити з начальником або черговим лінійного відділу можливість затримки відправлення поїзду на час, необхідний для посадки затриманих.

3.8.4. Встановити зв'язок з нарядом супроводження (при його наявності), бригадиром поїзду з питань забезпечення охорони громадського порядку під час посадки в поїзд та проїзду за маршрутом прямування. Не допускається посадка і висадка наряду на ходу поїзда.

Посадку наряду у вагон і вихід з вагона проводити тільки з боку перону або посадочної платформи.

3.9. Наряду дозволяється переходити залізничні колії тільки у встановлених місцях ( пішохідні мости, переходи, тунелі, переїзди тощо).

На станціях, де немає мостів і тунелів, належить переходити залізничні колії у місцях, обладнаних спеціальними настилами, біля яких встановлені покажчики "Перехід через колії" у супроводі працівників лінійного підрозділу, що обслуговує станцію.

У випадку посадки або висадки іноземців у місці, не обладнаному настилом, рух наряду здійснюється на міжколійному просторі або узбіччі земельного полотна колоною по одному. Перехід залізничної колії здійснюється швидко й тільки під прямим кутом, попередньо подивившись в обидва боки і переконавшись у відсутності небезпеки.

Забороняється переходити колії на стрілочних переводах, пролізати під вагонами. На електрифікованих ділянках залізниць забороняється доторкатися до металевих опор і пристроїв заземлення, до обірваних дротів контактної мережі й наближатися до них ближче ніж на 2 метри.

3.10. Іноземці направляються в поїзд по одному в супроводі начальника наряду ( старшого наряду) і наряду. Додаткові наряди міліції при цьому несуть службу на пероні вокзалу (станції).

Будь-яке пересування осіб, що супроводжуються під час посадки (висадки) пасажирів без дозволу старшого наряду забороняється.

3.11. Начальник наряду (старший наряду) повинен узгодити з начальником поїзда дії наряду на випадок надзвичайних подій, забезпечити доведення до іноземців Правил користування залізничним транспортом, суворе дотримання складом наряду й іноземцями правил, установлених для пасажирів; постійно керувати нарядом, відлучатися лише для вирішення питань, безпосередньо пов'язаних із супроводженням.

На шляху проходження зобов'язаний підтримувати постійний зв'язок з нарядом супроводження (при наявності), а у необхідних випадках з бригадиром поїзду або провідником вагону.

3.12. Режим роботи особового складу наряду, при супроводженні більше 4 годин у нічний час встановлюється згідно графіка, попередньо складеним та затвердженого начальником органу внутрішніх справ, який здійснює супроводження. В ньому вказуються часи несення служби та час відпочинку кожним працівником. Під час відпочинку наряду зміни, що відпочиває не може залишити вагон. Протягом зміни особовому складу надається година для відпочинку і приймання їжі.

Порядок несення служби під час прямування за маршрутом визначається відповідно наказом МВС України від 20 січня 2005 р. № 60 дск "Про затвердження Інструкції про роботу ізоляторів тимчасового тримання органів внутрішніх справ України та Інструкції з організації конвоювання затриманих та взятих під варту осіб в органах внутрішніх справ України".

3.13. Двері у купе або вагоні для перевезення іноземців повинні бути постійно закриті на запірні пристрої для запобігання несподіваному відчиненню при різкому гальмуванні потяга. Забороняється застосовувати у вагонах невстановлені види освітлення.

Виведення іноземців у туалет здійснюється по одному під охороною. Туалет спочатку оглядається, вікна в ньому зачиняються. Інспектор займає місце у тамбурі біля туалету.

3.14. На стоянках поїзда, під час посадки (висадки) пасажирів, а також під час проходження небезпечних для руху ділянок (у тунелях) наряд повинен посилювати контроль за поведінкою іноземців.

3.15. За одну годину до прибуття на станцію призначення начальник наряду (старший) зв'язується із черговою частиною лінійного відділу, при відсутності чергової частини органу внутрішніх справ на залізничному транспорті з черговою частиною лінійного відділу, в зоні обслуговування якого знаходиться станція призначення, для організації взаємодії в порядку, передбаченому наказом Міністерства транспорту України та МВС України № 11Ц/338 від 04.05.2001 року щодо забезпечення охорони громадського порядку й безпеки під час перебування на територіях обслуговування затриманих та взятих під варту осіб.

3.16. Висадка наряду проводиться у зворотному порядку щодо посадки.

#### 4. Особливості несення служби в пасажирських поїздах

4.1. Начальник (старший) наряду міліції по супроводу іноземців, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, які перевозяться у пасажирських поїздах, в обов'язковому порядку повинен представитися начальнику поїзда та налагодити зв'язок з провідником вагону, пред'явити маршрутний лист і пояснити мету перебування у поїзді наряду міліції, уважно вислухати його зауваження щодо стану громадського порядку, а також уточнити наповненість вагонів, наявність осіб, які викликають підозру щодо можливого порушення громадського порядку, намагання перешкоджати наряду міліції виконувати поставлене завдання.

4.2. Після відправлення поїзда зі станції начальник (старший) наряду здійснює обхід вагонів з метою в'яснення оперативної обстановки.

4.3. При виявленні в поїзді предметів, схожих на вибуховий пристрій або надходження інформації від членів поїзної бригади, пасажирів про виявлення таких предметів, начальник (старший) наряду міліції повинен:

- доповісти оперативному черговому найближчого лінійного відділу про виявлення такого предмета, його розміри, місцезнаходження, кількість пасажирів, які перебувають у вагоні, в якому виявлений предмет і в усьому поїзді, осіб що супроводжуються;
- спільно з начальником поїзду провести заходи щодо евакуації пасажирів з вагону, де виявлено підозрілий предмет, не допускаючи паніки серед них;
- забезпечити силами поїзної бригади охорону місця знаходження підозрілого предмета до прибуття вибухово-технічної групи;
- після прибуття вибухово-технічної групи доповісти старшому про всі обставини виявлення предмета і щодо проведених заходів;
- у разі необхідності за вказівкою старшого вибухово-технічної служби, спільно з іншими працівниками міліції провести евакуацію іноземців з поїзду.

4.4. При зміні нарядів супроводження поїзда здійснюється обмін інформацією про стан громадського порядку в поїзді, про підозрілих осіб, за якими велось спостереження, про наявність громадських помічників міліції зі складу поїзної бригади, стан дотримання іноземцями порядку.

4.5. Після прибуття поїзда на кінцевий пункт начальник (старший) наряду міліції за допомогою чергового лінійного відділу доповідає черговому по лінійному органу внутрішніх справ, якому підпорядковується по службі, про результати діяльності та передачу іноземців, що супроводжувались, прикордонникам.

4.6. Наряд супроводження, після прибуття на кінцевий пункт маршруту зобов'язаний здати табельну вогнепальну зброю на тимчасове зберігання оперативному черговому лінійного відділу.

4.7. Оперативний черговий лінійного підрозділу приймає зброю на тимчасове зберігання, про що робить запис у книзі форми № 5 "Видача, приймання озброєння та спеціальних засобів" (наказ від 27 березня 2008 р. № 141 „Про забезпечення контролю за обліком, збереженням, видачею й прийманням зброї, боєприпасів і спеціальних засобів у чергових частинах органів внутрішніх справ України) та відмітку у маршрутному листі наряду супроводження про їх прибуття.

4.8. Наряд супроводження перед відправленням поїзда у зворотному напрямку отримує від оперативного чергового лінійного підрозділу здану після прибуття табельну вогнепальну зброю, про що робиться запис у книзі форми № 5 і відмітка у маршрутному листі.

4.9. Згідно Інструкції, затвердженої наказом МВС України від 27 березня 2008 р. № 141, підставою для прийняття озброєння на тимчасове зберігання та його видачі є наявність у працівників міліції, які здають (отримують) озброєння, посвідчення (розпорядження) про відрядження. У випадку відсутності у наряду супроводження посвідчень про відрядження оперативний черговий приймає (видає) озброєння на підставі маршрутного листа, в якому повинні бути записані найменування й номери виданої наряду зброї та кількість боєприпасів, що засвідчується підписом керівника лінійного органу (управління, відділу, відділення) і відбитком гербової печатки.

4.10. Наряд супроводження про здачу на тимчасове зберігання й отримання табельної вогнепальної зброї доповідає оперативному черговому лінійного відділу, до складу якого входить підрозділ патрульної служби, після прибуття поїзда на кінцеву станцію маршруту і перед відправленням з неї у зворотному напрямку.

4.11. Після прибуття наряду супроводження на місце постійної дислокації старший наряду доповідає оперативному черговому, а потім готує узагальнений рапорт, де зазначає номери поїздів і маршрути супроводження, прізвища начальників поїздів і резерв їх формування, склад наряду державної прикордонної служби та усі події, що мали місце під час супроводження.

4.12. Після здачі рапорту старший наряду здає до чергової частини лінійного відділу табельну зброю і маршрутний лист.

## 5. Контроль за несенням служби

5.1. Контроль за діяльністю нарядів супроводу покладається на відділ громадської безпеки лінійного управління, начальників міліції громадської безпеки лінійних відділів, командирів підрозділів патрульної служби та його заступників, які повинні робити відповідні відмітки у маршрутних листах наряду.

5.2. Перевірки нарядів лінійних управлінь за межами залізниці обслуговування здійснюються на підставі письмових розпоряджень керівництва УМВС України на залізничному транспорті.

5.3. Під час прибуття наряду супроводження на станцію, або в поїзді, особа, що перевіряє, з'ясовує оперативну обстановку, оцінює зовнішній вигляд, наявність вогнепальної зброї і спеціальних засобів, знання інспекторами патрульної служби службових обов'язків, кількість осіб, що супроводжуються, вибірково опитує іноземців щодо наявності скарг, зауважень на порядок супроводження та проїзду.

5.4. Про наслідки перевірки та виявлені недоліки під час несення служби нарядом супроводження, особа, що перевіряє, робить відмітку в маршрутному листі.

5.5. Під час перевірки особлива увага приділяється дотриманню нарядом вимог Європейської конвенція про запобігання катуванням чи нелюдському або такому, що принижує гідність, поводженню чи покаранню.

## 6. Наряду супроводження забороняється

6.1. Відхилятися від маршруту супроводження за відсутністю службової необхідності.



6.2. Спати під час прямування поїзду, за винятком відпочинку згідно графіка служби за маршрутом.

6.3. Вступати в контакти з іноземцями, щодо яких винесено постанови про добровільне або примусове видворення за межі України, пасажирами та персоналом, які не пов'язані з виконанням службових обов'язків. Вилучати національні паспорти іноземців та інші документи, що засвідчують особу.

6.4. Застосовування табельної спеціальних засобів та вогнепальної зброї у пасажирських поїздах здійснюється на підставі статей 12, 14, 15 Закону України, "Про міліцію" та Статуту патрульно-постової служби міліції України.

Примітка. Розроблено у відповідності до пункту 4.5. Зведеного плану роботи МВС України з формування та впровадження в діяльність органів і підрозділів внутрішніх справ новітніх форм та методів роботи ("Банк ідей") у першому півріччі 2008 року. Направлено до МВС України (контрольна картка № 630) 26.05.2008 р. за вихідним № 7/842 лінійного управління на Львівській залізниці.

**МІНІСТЕРСТВО ВНУТРІШНІХ СПРАВ УКРАЇНИ**  
**УПРАВЛІННЯ МВС УКРАЇНИ НА ТРАНСПОРТІ**  
**ЛІНІЙНЕ УПРАВЛІННЯ НА ЛЬВІВСЬКІЙ ЗАЛІЗНИЦІ**

НАКАЗ

20.02.2007

м. Львів

№ 27

**Про організацію супроводження поїздів.**

На виконання п. 4 абзацу 12 заходів з профілактики правопорушень на 2007-2009 роки, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 року №1767 «Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007-2009 роки», п.3 рішення спільного засідання колегій міністерств внутрішніх справ України та Російської Федерації від 23.09.2005 №3км/1км/1 «Про вдосконалення взаємодії органів внутрішніх справ Російської Федерації і України по забезпеченню безпеки громадян в міждержавному залізничному, повітряному та водному сполученні, а також в попередженні, припиненні та розкритті крадіжок вантажів» та з метою забезпечення охорони громадського порядку на залізничному транспорті згідно «Єдиної дислокації нарядів Департаменту забезпечення правопорядку на транспорті МВС Російської Федерації та УМВС України на транспорті по супроводженню поїздів далекого слідування та місцевого міждержавного сполучення»

**НАКАЗУЮ:**

1. Начальником лінійних відділів, командиру окремого взводу по забезпеченню громадського порядку та супроводженню поїздів при лінійному управлінні на Львівській залізниці Управління МВС України на транспорті:

1.1. Організувати супроводження:

1.1.1. Транзитних поїздів (графік додається, додаток № 1);

1.1.2. Приміських поїздів, що курсують у прикордонній зоні (список додається, додаток № 2).

1.2. Супроводження пасажирських поїздів здійснювати по дільниці обслуговування в залежності від оперативної обстановки. Графіки затверджуються керівником підрозділу, погоджуються з начальниками пасажирських депо та до 01 числа надаються в сектор громадської безпеки лінійного управління.

1.3. Забезпечити супроводження приміських поїздів на дільницях обслуговування нарядами патрульно-постової служби та оперативними групами з числа працівниками всіх служб лінійних відділів, спільними групами співробітників міліції та працівників залізниці, які являються членами громадських формувань з охорони громадського порядку у складі одного працівника міліції та не менше двох громадських помічників, один з яких обов'язково

чоловічої статі.

1.4. Організувати якісні інструктажі нарядів та спільних груп супроводження щодо належного виконання службових обов'язків, дотримання заходів безпеки, ввічливого ставлення до громадян, дотримання дисципліни та законності. При здійсненні супроводження форма одягу – повсякденна, по сезону, за винятком оперативних працівників.

1.5. Під час супроводження поїздів особливу увагу звертати на осіб, що займаються незаконною торгівлею у невстановлених для цього місцях та вживати заходів передбачених законодавством.

1.6. Про результати супроводження працівники міліції доповідають рапортом керівнику лінійного відділу з подальшою передачею для обліку в підрозділ охорони громадського порядку.

1.7. Забезпечити контроль за несенням служби нарядів та спільних груп супроводження згідно «Методичних рекомендацій щодо здійснення контролю за несенням служби нарядами міліції по супроводженню поїздів», розроблених сектором громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці (додаток № 3).

1.8. У відповідності до Статуту патрульно-постової служби міліції України зобов'язати працівників лінійних відділів, які слідує залізничним транспортом до місць несення служби, на наради та інші заходи, що проводяться лінійними управліннями та у зворотному напрямку, а також співробітників, що здійснюють супроводження пасажирських та приміських поїздів проставляти відмітки в рейсових журналах начальника (машиніста) поїзда та у маршрутному листі.

1.9. Провести збори членів громадських формувань, що діють на території обслуговування, інструктажі щодо прав та обов'язків члена громадського формування під час супроводження поїздів. Перевірити наявність посвідчень.

1.10. Протягом лютого-квітня поточного року в системі службової підготовки з особовим складом підрозділів із залученням фахівців залізниці та експертів-криміналістів провести заняття щодо видів проїзних документів, які дають право на безкоштовний проїзд та форм і методів виявлення (визначення) підроблених проїзних документів.

1.11. Зобов'язати керівників підрозділів міліції громадської безпеки щотижнево аналізувати та щомісячно узагальнювати участь служб лінійних відділів у супроводженні поїздів (форма додається, додаток № 3).

1.12. Щопонеділка на оперативних нарадах при начальнику лінійного відділу заслуховувати інформацію керівників підрозділів міліції громадської безпеки лінійних відділів та звіти начальників служб щодо їх участі в супроводженні поїздів станом на відповідну дату та за минулий тиждень.

1.13. Щомісячно узагальнювати стан роботи щодо супроводу поїздів, участь служб в супроводженні та заслуховувати звіти керівників служб на оперативних нарадах при начальнику лінійного відділу, давати оцінку керівникам структурних підрозділів лінійного відділу. Виписки з протоколів щотижневих та щомісячних нарад зберігати в наглядових справах «Супровід поїздів».

1.14. Щомісячно проводити звірки з керівниками пасажирських та локомотивних депо щодо кількості супроводження поїздів та виконання графіку супроводження про що складати довідки завірені печатками підприємств залізниці (форма додається, додаток №4).

1.15. Звітні документи про результати супроводів працівниками лінійних відділів для контролю, узагальнення та передачі інформації до Управління МВС України на транспорті

надавати:

1.15.1.Щотижнево засобами електронного зв'язку (не пізніше 18.00 год. вівторка) довідки з відображенням результатів супроводження (кількість розкритих злочинів, затриманих адміністративних правопорушників та по яких статтях);

1.15.2.Щомісячно до 01 числа наступного за звітним місяця узагальнену місячну довідку про результати супроводу приміських та пасажирських поїздів за минулий місяць, а також аналіз участі служб супроводженні поїздів, виписки з протоколів та довідки про звірки з керівниками пасажирських та локомотивних депо щодо кількості супроводження поїздів та виконання графіку супроводження.

1.16.Забезпечити оперативно–профілактичне відпрацювання поїздів, які роблять зупинки в місцях дислокації лінійних органів, контактування патрульно-постових нарядів, членів із начальниками поїздів, членами поїзних бригад, машиністами пасажирських та приміських поїздів з метою з'ясування стану правопорядку під час руху поїздів та обхід вагонів під час стоянки поїзда. Отриману інформацію заносити у відповідні журнали нарядів з подальшою доповіддю оперативним черговим лінвідділів. Інформації про стан правопорядку в поїздах, що слідують зоною обслуговування відображати в рапортах про підсумки несення служби патрульно-постовими (черговими) нарядами, членами слідчо – оперативних груп.

1.17.Спільно з керівниками пасажирських та локомотивних депо встановити:

1.17.1.Виконання узгоджених графіків супроводження поїздів являється стовідсотковим супроводом;

1.17.2.Протягом терміну дії графіка, з врахуванням зміни оперативної обстановки та потреб залізниці, можлива заміна поїздів на цю ж саму кількість інших.

2.СГБ (Єсімову С.С.) лінійного управління до 01.04.2007 року внести пропозиції до Управління МВС України на транспорті та адміністрації Державного територіально-галузевим об'єднанням «Львівська залізниця» у відповідності до Закону України від 22 червня 2000 року №1835-III «Про участь громадян в охороні громадського порядку і державного кордону» щодо виготовлення нагрудних знаків для членів громадських формувань.

3.СГБ (Єсімову С.С.) лінійного управління:

3.1.Щотижнево та щомісячно узагальнювати результати супроводження і надавати довідки в Державне територіально-галузеве об'єднання «Львівська залізниця».

3.2.Спільно з представниками Державного територіально-галузевого об'єднання «Львівська залізниця» розробити:

3.2.1. Критерії оцінки ефективності спільного супроводження приміських поїздів;

3.2.2. Систему критеріїв відшкодування збитків нанесених локомотивним та пасажирським депо пасажирами внаслідок протиправних дій.

4. Вважати такими, що втратили чинність вказівки лінійного управління на Львівській залізниці від 13.02.2006 №7/190, від 04.03.2006 №7/284, від 27.06.2006 №7/699, від 14.07.2006 №7/2933.

5. Контроль за виконанням розпорядження покласти на заступника начальника, начальника міліції громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті полковника міліції Лепеха С.І.

6. Наказ оголосити особовому складу лінійного управління на Львівській залізниці.

Начальник

генерал-майор міліції

В.І. Рябошапка

## Додаток И

## Результати

опитування працівників державного територіально-галузевого об'єднання „Львівська залізниця”

1. Що в життєдіяльності нашої держави найбільше хвилює Вас? (можна зазначити не більше трьох варіантів відповіді)		
1.1. Політична боротьба	31	
1.2. Хід економічних реформ		35
1.3. Фінансова політика	24	
1.4. Підтримання належного рівня та матеріального благополуччя людей	149	
1.5. Дотримання прав і свобод людини	11	
1.6. Забезпечення зайнятості		14
1.7. Стан здоров'я населення		12
1.8. Криміногенна обстановка	88	
1.9. Екологія	8	
1.10. Інше		0
2. Чи змінився стан правопорядку у Вашому регіоні за останній рік?		
2.1. Поліпшився		90
2.2. Погіршився		42
2.3. Не змінився		268
2.4. Не можу відповісти	21	
3. Як Ви оцінюєте роботу лінійного відділу щодо забезпечення громадського порядку, боротьби із злочинністю на об'єктах Львівської залізниці?		
3.1. Задовільно		247
3.2. Незадовільно		41
3.3. Не можу відповісти	72	
4. Які з факторів, що негативно впливають на суб'єктивні та об'єктивні чинники діяльності працівників на Львівській залізниці, Ви вважаєте на даний час основними? (можна зазначити не більше трьох варіантів відповіді)		
4.1. Боротьба з несанкціонованим втручанням у діяльність залізниці		149
4.2. Порушення прав і свобод громадян	11	
4.3. Негативний вплив на стан здоров'я населення внаслідок діяльності залізниці	17	
4.4. Криміногенна обстановка на залізниці	35	
4.5. Прояви злочинності у сфері пасажирських перевезень	24	
4.6. Незбереження вантажів на залізниці	35	
4.7. Порушення громадського порядку на залізниці	31	
4.8. Відсутність нормативної бази охоронної діяльності	14	
4.9. Псування екології		1
4.10. Інші (вказіть)	0	
5. З працівниками яких служб Вам доводилось контактувати, спостерігати за їх діями?		
5.1. Патрульної		290
5.2. Слідчого підрозділу	14	
5.3. Карного розшуку		25
5.4. Служби по боротьбі з організованою злочинністю	2	
5.5. Служби по боротьбі з економічною злочинністю	14	
5.6. Кримінальної міліції у справах дітей	8	
5.7. Служби охорони		12
5.8. Не доводилось контактувати	7	

5.9. Інших (ДАЇ)		197
6. Що на Ваш погляд, найбільш властиве працівникам міліції?		
6.1. Професіоналізм		94
6.2. Оперативність		73
6.3. Уважність у ставленні до громадян		104
6.4. Некомпетентність		1
6.5. Невжиття належних заходів до правопорушників	35	
6.6. Грубість		21
6.7. Зловживання службовим становищем		17
6.8. Не можу відповісти		27
6.9. Інше		0
7. Якщо упродовж останнього року Ви потерпіли від злочину, чи заявляли про цей факт у міліцію?		
7.1. Потерпілим не був		126
7.2. Заявляв	78	
7.3. Не заявляв		80
Якщо Ви не заявляли, то скажіть, чому саме? (можна зазначити лише 1 варіант відповіді)		
7.3.1. Через малозначність злочину		29
7.3.2. Через небажання витратити час та зусилля		18
7.3.3. Через невіру у спроможність міліції розкрити злочин		16
7.3.4. Через побоювання погроз з боку злочинця	11	
7.3.5. Через можливість домогтися справедливості власними зусиллями		0
7.3.6. Інше		14
8. Якщо Ви зверталися до працівників міліції з будь-якого питання, чи залишалися задоволені реагуванням?		
8.1. Звертатися не доводилось		270
8.2. Задоволений повністю		45
8.3. Частково		33
8.4. Незадоволений		24
Якщо незадоволений, то чим це було викликано? (можна зазначити декілька варіантів відповіді)		
8.4.1. Надмірною тяганиною при розгляді справи та витратами часу	16	
8.4.2. Відвертим небажанням допомогти, грубістю		1
8.4.3. Непрофесіоналізмом працівників міліції		0
8.4.4. Неспроможністю працівників міліції захистити від погроз у справі з боку злочинця		9
8.4.5. Тиском з боку працівників міліції з метою відкликання заяви, закриття справи		0
8.4.6. Вимагання грошей або послуг за вирішення питань		0
8.4.7. Питання залишилось невирішеним		8
8.4.8. Іншим		0
9. З яких джерел Ви довідуєтесь про роботу транспортної міліції? (вказати можна не більше 3 варіантів відповідей)		
9.1. Особисті спостереження		57
9.2. У процесі спілкування з родичами, друзями, знайомими	29	
9.3. Телепередачі		254
9.4. Радіопередачі		25
9.5. Газетні публікації		67
9.6. Зустрічі, бесіди з працівниками міліції		0
9.7. Інше джерело інформації (вказіть)		0
10. Чи задовольняє Вас висвітлення діяльності міліції у засобах масової інформації		

10.1. Так	14
10.2. Частково	46
10.3. Ні	67
10.4. Мені байдуже	47
Якщо вас не задовольняє висвітлення, вкажіть чому саме?	
10.4.1. Недостатня кількість матеріалів	2
10.4.2. Теми неактуальні, нецікаві	8
10.4.3. Необ'єктивність інформації	38
10.4.4. Надмірна деталізація дій злочинців	14
10.4.5. Інше	3
11. Чи виступали протягом року працівники міліції у Вашому трудовому колективі або за місцем проживання?	
11.1. Так	5
11.2. Ні	317
11.3. Не знаю	35
12. Що, на Ваш погляд, найперше необхідно зробити для вдосконалення роботи міліції? (вказати можна не більше 3 варіантів відповідей)	
12.1. Удосконалити законодавство	34
12.2. Посилити вимоги під час добору кандидатів на службу	29
12.3. Підвищити кваліфікацію працівників міліції	88
12.4. Скоротити штат працівників	47
12.5. Збільшити штат працівників	57
12.6. Підвищити зарплату працівникам міліції, рівень їх соціальної захищеності	0
7. Поліпшити технічну оснащеність	0
8. Підвищити культуру спілкування з громадянами	73
9. Посилити відповідальність працівників міліції	31
10. Посилити контроль з боку суспільства	10
11. Важко сказати	3
12. Інше	0
13. Як Ви вважаєте, чи достатня кількість працівників міліції працює на вокзалах, станціях, в поїздах для підтримання належного правопорядку?	
13.1. Достатня	0
13.2. Недостатня	299
13.3. Не можу відповісти	73
Якщо кількість працівників міліції недостатня, вкажіть, які служби необхідно кількісно збільшити?	
13.3.1. Патрульної	234
13.3.2. Слідчого підрозділу	13
13.3.3. Карного розшуку	35
13.3.4. Служби по боротьбі з організованою злочинністю	6
13.3.5. Служби по боротьбі з економічною злочинністю	13
13.3.6. Кримінальної міліції у справах дітей	18
13.3.7. Служби охорони	0
13.3.8. Інші (вказіть)	0
14. У якій формі Ви погодилися б сприяти міліції у боротьбі із злочинністю? (можна зазначити декілька варіантів відповіді)	
14.1. Виступити як свідок, понятий	102
14.2. Повідомити міліцію про скоєний злочин або підготовку до нього	211
14.3. Сприяти затриманню злочинця	57
14.4. Брати участь в охороні правопорядку в складі громадських формувань	



14.5. В іншій формі	112
14.6. Не вважаю за необхідне брати участь у роботі міліції	56
15. Деякі дані про себе:	
15.1. Ваша стать:	
15.1.1. Чоловіча	212
15.1.2. Жіноча	160
15.2. Вік:	
15.3. Ваша освіта:	
15.3.1. Середня	89
15.3.2. Середньо-спеціальна	119
15.3.3. Вища	87
15.4. Вид діяльності:	
15.4.1. Службовець	195
15.4.2. Робітник	177
15.4.3. Підприємець	
15.4.4. Працівник сфери торгівлі та побутових послуг	
15.4.5. Працівник сільського господарства	
15.4.6. Учень, студент	
15.4.7. Інше	

На підставі отриманих результатів анонімного анкетування за місцем роботи, в поїздах та на вокзалах 372 працівників Львівської, Тернопільської, Рівненської, Івано-Франківської, Ужгородської дирекцій залізничних перевезень ДТГО “Львівська залізниця” проведено оцінювання ефективності діяльності міліції із урахуванням громадської думки, що дозволило відобразити стан суспільних потреб щодо якості охорони правопорядку та протидії злочинності, ступінь розуміння спільних проблем і подій, ставлення до їх вирішення і готовності сприяти діяльності працівників лінійного управління на Львівській залізниці.

Загалом оцінка залізничниками стану правопорядку на вокзалах, в поїздах та на об’єктах Львівської залізниці характеризує недостатній рівень організаційно-практичних заходів: поліпшення стану правопорядку щодо минулого року відмітили 12%, погіршення – 10%, а 73% респондентів не відмітили змін. Разом із тим, майже 10% вважає роботу правоохоронців незадовільною, а ще 19% з відповіддю не визначились (Таблиці 1; 2).

Таблиця 1.

Оцінка стану правопорядку на Львівській залізниці

№ пп.	Дирекція залізниці	Стан правопорядку в 2007 році			
		Поліпшився	Погіршився	Не змінився	Не можу відповісти
1	Львівська	13% (11)	11% (10)	72% (54)	4% (3)
2	Тернопільська	12% (6)	9% (7)	73% (41)	6% (5)
3	Рівненська	14% (14)	7% (8)	75% (64)	2% (4)
4	Івано-Франківська	13% (11)	9% (8)	74% (52)	4% (3)
5	Ужгородська	9% (6)	14% (9)	70% (36)	7% (5)
6	По залізниці	12% (90)	10% (42)	73% (268)	5% (21)

Примітка. Показник у % щодо загального числа та кількість опитано осіб.

Таблиця 2.

Оцінка роботи міліції на Львівській залізниці щодо забезпечення правопорядку

№ пп.	Дирекції залізниці	Задовільно	Незадовільно	Не можу відповісти
-------	--------------------	------------	--------------	--------------------

1	Львівська	71% (54 особи)	8% (8 осіб)	21% (17 осіб)
2	Тернопільська	70% (41 особа)	10% (7 осіб)	20% (13 осіб)
3	Рівненська	73% (64 особи)	9% (9 осіб)	18% (17 осіб)
4	Івано-Франківська	72% (51 особа)	9% (8 осіб)	19% (15 осіб)
5	Ужгородська	69 % (37 осіб)	14% (9 осіб)	17% (10 осіб)
6	По залізниці	71% (247 осіб)	10% (41 особа)	19%(72 особи)

Відповідаючи на запитання, чи достатньо є працівників міліції для підтримання належного правопорядку, основна частина опитаних (90%) висловили думку про недостатню їх кількість на вокзалах, станціях та в поїздах. На думку працівників залізниці, кількісно насамперед необхідно збільшити патрульну службу (78%).

Аналіз результатів вивчення громадської думки щодо оцінки діяльності міліції на Львівській залізниці свідчить, що кожен другий з опитаних оцінює роботу міліції позитивно. Разом з тим майже 10% вважає роботу правоохоронців незадовільною і ще 19% з відповіддю не визначились. Респондентами (25%) відзначено – професіоналізм, оперативність (21%), уважність у ставленні до громадян (32%). Однак також було відмічено невжиття заходів до правопорушників (8%), грубість (4%) і зловживання службовим становищем (3%), а саме це є основними чинниками, які впливають на негативну оцінку працівників міліції (Таблиця 3.).

Таблиця 3.

### Оцінка щодо рис, які притаманні працівникам міліції

Некомпетентність	Професіоналізм	Оперативність	Уважність у ставленні до громадян	Невжиття заходів до порушників	Грубість	Зловживання службовим становищем	Неможу відповіді
0%-1	26%-94	21%-73	29%-104	9%-35	5%-21	3%-17	6%-27

**Примітка: показник у % щодо опитаних осіб.**

**Найбільш істотно на формування авторитету транспортної міліції впливає патрульна служба, на долю яких припадає понад 78% усіх контактів (працівник міліції-громадянин). Загалом серед опитаних, котрі зверталися до міліції з будь-яких питань, повністю задоволені її реагуванням лише 13% громадян, задоволені частково – 9%, незадоволені – 5%.**

Найважливішими завданнями міліції респонденти вважають боротьбу з посадовими злочинами та хабарництвом (25%). Охорона громадського порядку (21%), боротьба з

розповсюдженням наркотиків (15%) (Таблиця 4.).

Таблиця 4.

### Оцінка щодо напрямків роботи міліції

Дирекція	Неможливо	Боротьба з організованою злочинністю	Боротьба із злочинами в сфері економіки	Боротьба з посадовими злочинами, хабарництвом	Боротьба з вимаганням	Боротьба із розповсюдженням наркотиків	Охорона громадського порядку	Боротьба з кишеньковими крадіжками
1	7%-6	7%-6	25%-18	12%-9	15%-11	21%-16	10%-9	3%-2
2	7%-6	6%-5	26%-20	12%-10	16%-14	23%-17	6%-5	4%-2
3	7%-8	8%-8	25%-22	12%-11	16%-14	22%-17	6%-5	4%-3
4	6%-5	6%-6	24%-17	12%-8	15%-11	25%-19	9%-7	3%-2
5	16%-9	6%-4	22%-11	16%-9	14%-7	14%-5	8%-6	4%-2
6	3%-11	8%-34	7%-29	25%-88	13%-47	15%-57	21%-74	8%-32

#### Примітка:

**1. Показник у % щодо опитаних осіб;**

**2. Назва дирекції відповідає нумерації у таблиці 2.**

Відповідаючи на запитання, чи достатньо є працівників міліції для підтримання належного правопорядку, основна частина опитаних (90%) висловили думку про недостатню їх кількість на вокзалах, станціях та в поїздах. На думку громадян, кількісно, насамперед, необхідно збільшити патрульну службу (78%). Недостатньою (10% респондентів) вважається кількість працівників карного розшуку.

Слід відзначити, що 73% громадян взагалі не контактували з міліцією та не звертались до органів внутрішніх справ. Таким чином, рівень соціальної довіри чи недовіри залежатиме саме від думки цих громадян.

В ідеалі формування позитивної громадської думки про правоохоронців могло б відбутися у результаті розширення сфери і збільшення інтенсивності контактів населення та міліції, які б забезпечували соціальні потреби людей. На практиці стимулювати цей процес могло б підвищення якості роботи працівників міліції на місцях із заявами та зверненнями громадян.

Примітка. Результати опитування працівників Державного територіально-галузевого об'єднання „Львівська залізниця” здійснено із використанням методики, описаної у підрозділі 2.2.

## Додаток К

## Доповнення до Положення про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України ЦУОУ-0017

(Затверджено наказом Укрзалізниці від 20.08.1997 року № 208 – Ц )

Доповнити словами:

1. Загальні положення.

1.7. Перелік особливо важливих об'єктів залізничного транспорту, що підлягають охороні відомчою воєнізованою охороною Укрзалізниці, затверджується начальником залізниці та узгоджується з Управлінням МВС України на залізничному транспорті.

6. Охорона особливо важливих та інших об'єктів.

6.1. Перелік особливо важливих та інших об'єктів, що підлягають охороні, затверджуються в порядку, визначеному в п. 1.7. цього Положення. Порядок охорони об'єктів, що охороняються відомчою воєнізованою охороною озброєною вогнепальною зброєю армійського взірця, узгоджується з Управлінням МВС України на залізничному транспорті.

Далі за текстом.

Доповнення до Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 11 січня 1994 р. № 7 (зі змінами).

Доповнити статтю 19 словами:

19. Караули відомчої охорони призначаються на термін до однієї доби. У виняткових випадках під час ліквідації пожеж, наслідків аварій, катастроф і стихійного лиха або ускладнення оперативної обстановки цей термін може бути продовжений.

Порядок організації та несення вартової служби у підрозділах відомчої воєнізованої охорони здійснюється відповідно до Статуту гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України. Караулу відомчої охорони забороняється залишати караульне приміщення без дозволу начальника караулу.

Далі за текстом.

Доповнити статтю 20 словами:

20. Працівники відомчої охорони зобов'язані:

- чесно і сумлінно виконувати службові обов'язки, суворо дотримуватися законів України, вимог цього Положення, інструкцій та інших нормативних актів з питань забезпечення збереження вантажів, охорони об'єктів і пожежної безпеки;
- зберігати відомчу зброю, техніку, майно і утримувати їх у належному стані;
- бути дисциплінованим, постійно підвищувати свій професійний рівень, суворо зберігати державну та службову таємницю;
- під час виконання службових обов'язків носити формений одяг і знаки розрізнення встановленого зразка відповідно до своєї посади.

Правила внутрішнього порядку у підрозділах відомчої охорони та обов'язки посадових осіб щодо його підтримання визначається Статутом внутрішньої служби Збройних сил України.

Додаток М

Пропозиції

до наказу УМВС України на залізничному транспорті від 28 січня 2008 р. № 6 “Про затвердження регламенту Управління МВС України на залізничному транспорті”

#### РЕГЛАМЕНТ

##### Управління МВС України на залізничному транспорті VI. Взаємодія УМВСЗТ з іншими органами державної влади та органами місцевого самоврядування

56. Під час здійснення своїх повноважень УМВСЗТ взаємодіє з МВС, Верховною Радою, Президентом України та його Секретаріатом, Кабінетом Міністрів та його Секретаріатом, центральними і місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

Організація взаємодії з Укрзалізницею з питань забезпечення охорони громадського порядку та громадської безпеки, збереження вантажів та майна залізничного транспорту здійснюється на підставі спільних річних планів, які розробляються відповідно до державної програми профілактики правопорушень, що діє на час розробки плану взаємодії.

##### VII. Взаємодія із засобами масової інформації та громадськістю

62. УМВСЗТ та підпорядковані структурні підрозділи сприяють діяльності спеціалізованих громадських формувань з числа працівників залізничного транспорту з охорони громадського порядку та державного кордону щодо забезпечення правопорядку на об'єктах залізничного транспорту та схоронності вантажів та майна підприємств та установ Державної адміністрації залізничного транспорту України. Організація взаємодії

покладається на керівництво міліцією громадської безпеки та підрозділів патрульної служби міліції.

Додаток Н  
Пропозиції

до статті 49 Статуту патрульно-постової служби міліції України

49. Начальник міськрайліноргану внутрішніх справ та його заступник – начальник міліції громадської безпеки – несуть відповідальність за організацію патрульно-постової служби на території, яку вони обслуговують, за стан і показники оперативно-службової діяльності цих підрозділів.

Доповнити:

к) з метою запобігання вчиненню злочинів та обставин, що сприяють їх вчиненню, в межах своїх повноважень, вжиття заходів до усунення цих обставин, співпрацюючи зі співробітниками інших підрозділів органів внутрішніх справ у попередженні злочинів проти життя і здоров'я громадян, господарських і посадових злочинів, а також злочинних посягань проти власності.

л) брати участь у інспектуванні відомчої охорони підприємств, установ і організацій в межах чинного законодавства, узагальнювати практики попередження злочинів у сфері охорони власності, організовувати взаємодію з цих питань з органами управління підприємств, установ і організацій.

Стаття 84 Статуту патрульно-постової служби міліції України

84. Джерелом інформації при вивченні оперативної обстановки є: статистична звітність, аналітичні матеріали, оперативні і робочі карти та інші документи, що відображають стан охорони громадського порядку і боротьби зі злочинністю, оргдовідка про вчинені злочини і розшук злочинців; відомості, які надходять від працівників органів внутрішніх справ, доповіді патрульно-постових нарядів; інформація інших органів внутрішніх справ, правоохоронних органів, повідомлення державних і громадських організацій, заяви громадян, повідомлення засобів масової інформації, аналізу виявлення причин правопорушень і умов, що їм сприяють. З цією метою відомості про злочини та правопорушення за їх видами, місцем, часом і засобами вчинення, за об'єктами злочинного посягання, а також за особами, які їх вчиняють, іншими ознаками, що мають значення для визначення загальних профілактичних заходів, аналізують за окремими періодами (місяць, квартал, рік) для формування чіткого уявлення про динаміку, структуру злочинності, коло осіб, серед яких треба посилити профілактичну роботу, про об'єкти, що потребують посиленої охорони, про час найбільш доцільного патрулювання в певних місцях, визначення характеру і змісту заходів індивідуальної профілактики від особистості кожної особи, яка потребує контролю з боку міліції.

Далі за текстом.

Стаття 128 Статуту патрульно-постової служби міліції України

Доповнити:

г) підтримувати постійний зв'язок з працівниками підприємств, установ залізниці, громадськістю для отримання необхідної інформації про можливі правопорушення, систематичне обстеження технічного укріплення об'єктів (для транспорту – вантажної інфраструктури).

д) із залученням представників адміністрації підприємств транспорту складати акти: обстеження з визначенням термінів усунення виявлених недоліків; впровадження на об'єктах, що охороняються, охоронно-пожежної сигналізації, засобів відеонагляду;

є) перевіряти організацію контролю за пропускним режимом, за ввезенням та вивезенням товарно-матеріальних цінностей.

Далі за текстом.

Стаття 177 Статуту патрульно-постової служби міліції України

177. На вокзалах, пристанях, в аеропортах, аеровокзалах, морських і річкових портах наряди міліції зобов'язані:

Доповнити:

к) здійснювати профілактику правопорушень на постах і маршрутах патрулювання, опираючись на підтримку та взаємодію працівників установ, організацій, транспорту, розташованих у зоні патрулювання.

л) з метою недопущення крадіжок вантажів здійснювати патрулювання найбільш ймовірних місць вчинення злочинів на об'єктах вантажної інфраструктури залізниці, попереджувати проникнення на вантажні станції, контейнерні майданчики сторонніх осіб.

м) під час несення служби проводити роз'яснювальну роботу серед громадян і посадових осіб із забезпечення особистої безпеки, зберігання державного та приватного майна, вантажів.

н) взаємодіяти із дільничними інспекторами, працівниками карного розшуку, оперуповноваженими у справах дітей територіальних підрозділів у вирішенні питань попередження злочинів, виявлення умов, що сприяють вчиненню злочинів, інформування про них чергового по лінійному відділу.



## Додаток П

**Пропозиції**

до Закону України “Про залізничний транспорт”  
(Відомості Верховної Ради (ВВР), 1996, № 40, ст. 183 )

Стаття 12. Охорона вантажів та об'єктів на залізничному транспорті

Залізниці та підприємства залізничного транспорту загального користування забезпечують збереження вантажів, багажу та вантажобагажу на шляху слідування та на залізничних станціях згідно з чинним законодавством України.

Охорона вантажів і об'єктів залізничного транспорту, нагляд за дотриманням вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на залізничному транспорті загального користування здійснюються відомчою воєнізованою охороною Укрзалізниці, працівники якої під час виконання службових обов'язків мають права, які передбачені Положенням про відомчу воєнізовану охорону Укрзалізниці та чинним законодавством України, застосовувати вогнепальну зброю та спеціальні засоби (наручники, гумові кийки, засоби зв'язування, сльозоточиві речовини) у випадках і порядку, передбачених чинним законодавством України, а також гарантії правового та соціального захисту.

Положення про відомчу воєнізовану охорону Укрзалізниці затверджує Кабінет Міністрів України.

При виконанні службових обов'язків щодо охорони вантажів і об'єктів залізничного транспорту працівники відомчої воєнізованої охорони взаємодіють з патрульною службою міліції на залізничному транспорті у межах та порядку, передбаченому спільним нормативним актом Укрзалізниці та спеціально уповноваженим органом Міністерства внутрішніх справ України в галузі охорони і забезпечення громадського порядку, виявлення і розкриття злочинів, розшуку осіб, які їх вчинили на залізничному транспорті.

Далі за текстом.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках : Закон України від 7 лютого 2002 р. № 3022-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24. – Ст. 166.
2. Про залізничний транспорт : Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
3. Розпорядження Кабінету Міністрів України від 27 грудня 2006 р. № 651-р “Про схвалення Концепції Державної програми реформування залізничного транспорту” [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
4. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
5. Методичні рекомендації щодо організації розслідування крадіжок вантажів на залізничному транспорті України : [упоряд.: О.О.Юхно]. – Одеса : ОЮІ ХНУВС, 2006. – 88 с .
6. Гранкін П.Е. Львівська залізниця. Історія і сучасність / П.Е. Гранкін, П.В.Лазечко, І.В. Сьомочкін. – Львів : Центр Європи, 1996. – 176 с.
7. Гурник В.М. Залізничний транспорт / В.М. Гурник // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол. : Бажан М.П. ( голова) [та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1977– .– Т. 4. – 1979. – С. 186.
8. Филимошенко В.С. Транспортная милиция. История и современность / В.С. Филимошенко, В.И. Ермоленко. – Минск : ООО “ФУАинформ”, 2004. – 210 с.
9. Первушин В.М. К вопросу об истории создания и деятельности жандармских полицейских управлений железных дорог / В.М.Первушин, Ю.В.Гончарова // МВД России - 200 лет : материалы Междунар. науч.-практ. конф. : (Санкт-Петербург, 28 - 29 мая 1998 р. ) .: сб. науч. трудов; редкол.: О.М. Латышев [и др.]. – С.-Петербург. : С.-Петербург. Акад. МВД России, 1998. – Ч. 1. – С. 100–103.
10. Дорогою честі. 80 років транспортної міліції України / [М.В.Ценов, В.О. Пирог, Д.Б. Мельников, Ю.П. Костоусов].– К. : УЕП „Уніком”, 1999. – 192 с.
11. Жуков И.А. Северо-кавказское управление внутренних дел на транспорте / И.А.Жуков. – Ростов-на-Дону : СКУВДТ, 2003. – 32 с.
12. Булыжкин А.В. Некоторые вопросы становления органов внутренних дел на железнодорожном транспорте России / А.В. Булыжкин // 80 лет транспортной милиции. История и современность : материалы науч.-практ. конф.; редкол. А.С. Емелин [и др.].– М. : Моск. юрид. ин-т МВД России, 1999. – С. 164–169.
13. Шевченко А.Є. Організаційно-правові аспекти створення спеціальних підрозділів органів внутрішніх справ України на транспорті наприкінці 20-х років ХХ ст. / А.Є. Шевченко // Життя і право. Львівський правничий часопис. – 2005. № 2 (14). – С.23–28.
14. Щиголев И. В. Из истории создания органов милиции на транспорте / И.В. Щеголев // Организационно-тактические и правовые вопросы борьбы с правонарушениями на железнодорожном транспорте : сб. науч. трудов; редкол.: С.М. Титов [и др.]. – М. : Акад. МВД СССР, 1989. – С. 5–18.
15. Мулукаев Р.С. Организационно-правовые основы становления советской милиции (1917 – 1920 р.) / Мулукаев Р.С. – М. : Акад. МВД СССР, 1975.– 108 с.
16. Нагнойний Я.П. Міліція / Я.П.Нагнойний // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол. : Бажан М.П. ( голова) [ та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1977– .– Т. 7. – 1982. – С. 10–11.
17. Декреты Советской власти : сб. / под ред. Г.Д. Обичкина. – М. : Политиздат, 1967– .–

- Т. 5: 1 апреля – 31 июля 1919 г. – 1971. – 701 с.
18. Декреты Советской власти : сб. / под ред. Г.Д. Обичкина. – М. : Политиздат, 1967. – Т. 6: 1 августа – 9 декабря 1919 г. – 1973. – 584 с.
19. Хижняк Т.В. Организационно-правовые основы взаимодействия внутренних войск с транспортной милицией в годы гражданской войны и иноземной интервенции (1918 – 1920 гг.) / Т.В. Хижняк // 80 лет транспортной милиции. История и современность : материалы науч.-практ. конф.; редкол. А.С. Емелин [и др.]. – М. : Моск. юрид. ин-т МВД России, 1999. – С. 148–155.
20. Советская милиция : история и современность (1917–1987) / [Косицын А.П., Мулукаев Р.С., Биленко С.В. и др.] : под ред. А.В.Власова. – М.: Юрид. лит., 1987. – 336 с.: ил.
21. Служба под стук колес : об истории милиции на Донецкой железной дороге / [Ванжа Н.Ф., Билоконь С.Н., Соловев С.К. и др.] : под ред. Л.Г.Мельникова. – Луганск : Палитра, 1999. – 288 с.
22. Шевченко А.Є. Транспортна міліція України у боротьбі з кримінальною злочинністю наприкінці 30-х рр. ХХ ст. / А.Є. Шевченко // Науковий вісник Львівського юридичного інституту МВС України. – 2004. – Вип. 3. – С. 283–288.
23. Міліція Одеської залізниці : історико-публіцистичний нарис / [Матковський В.В., Кіяшко В.В., Лифар В.І. и др.] : за ред. І.М.Пастушка. – 2-ге вид. – Одеса : "Барбашин", 2006. – 376 с.
24. Міліція України : історичний нарис, портрети, події / [Михайленко П.П., Гіжевський В.К., Гордецький О.С. та ін.] ; під ред. Ю.О. Смирнова. – К. : Вид. Дім "Ін Юре", 2002. – 888 с.
25. Еропкин М.И. Управление в области охраны общественного порядка / Еропкин М.И. – М. : Юрид. лит., 1965. – 214 с.
26. Колонтаевский Ф.Е. Обеспечение социалистической законности в административной деятельности милиции : учеб. пособ. / Колонтаевский Ф.Е. – Ташкент : Ташк. высш. шк. МВД СССР, 1975. – 65 с.
27. Мешалкин А.В. Служба органов внутренних дел на транспорте / Мешалкин А.В. – М.: Акад. МВД СССР, 1981. – 23 с.
28. Попов Л.Л. Административная деятельность органов внутренних дел / Попов Л.Л., Еропкин М.И., Серегин А.В., – М. : Моск. высш. шк. МВС СССР, 1983. – 546 с.
29. Гижевский В.К. Общественность и охрана общественного порядка на железнодорожном транспорте. / В.К. Гижевський, В.В. Троилин. – К. : НИиРИО Укр. акад. внутр. дел, 1992. – 73 с.
30. Черномаз О.Б. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у сфері пасажирських перевезень на залізничному транспорті: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 "Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право" / О.Б. Черномаз. – Львів, 2007. – 16 с.
31. Ярема О.Г. Адміністративно-правові засади діяльності органів внутрішніх справ на залізничному транспорті у сфері охорони громадського порядку : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07 "Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право" / О.Г. Ярема. – Львів, 2008. – 16 с.
32. Развадовський В.Й. Державне регулювання транспортної системи України (адміністративно-правові проблеми та шляхи їх розв'язання) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07 "Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право" / В.Й. Развадовський. – Харків, 2004. – 40 с.
33. Організаційно-правові засади боротьби з крадіжками вантажів на об'єктах залізничного транспорту / [В.Л. Грохольський, В.П. Платіка, С.В. Продайко, В.Є. Соломко]. – Одеса: ОЮІ НУВС. 2003. – 170 с.
34. Жижко А.А. Органы внутренних дел на транспорте и особенности управления ними / Жижко А.А. – М.: Акад. МВД СССР, 1987. – 39 с.

35.Ковалів М.В. Адміністративно-правові та організаційні заходи забезпечення збереження вантажів на об'єктах залізничного транспорту : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. "Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право" / М.В.Ковалів. – К., 2000. – 17 с.

36.Мілашевич А. В. Проблеми профілактики адміністративних правопорушень на транспорті : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. "Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право" / А.В. Мілашевич. – Одеса, 2001. – 17 с.

37.Гіжевський В.К. Становлення, розвиток та особливості діяльності органів внутрішніх справ на транспорті. Історичний огляд : навч. посіб. / Гіжевський В.К. – К. : Вид. Нац. акад. внутр. справ України, 1999.– 160 с.

38.Конституція України : із змінами від 8 грудня 2004 р. / Верховна Рада України. – Офіц. вид. – К. : Велес, 2007. – 48 с.

39.Про організацію оборонного планування : Закон України від 18 листопада 2004 р. № 2198-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 4. – Ст. 97.

40.Про демократичний цивільний контроль над Воєнною організацією і правоохоронними органами держави : Закон України від 19 червня 2003 р. № 975-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 46. – Ст. 366.

41.Гіжевський В.К. Общественность и охрана общественного порядка на железнодорожном транспорте / В.К. Гіжевський, В.В. Троїлін. – К. : НИИРИО Укр. акад. внутр. дел, 1992. – 72 с.

42.Управление органами внутренних дел на транспорте : учеб. пособие / П.И. Станкевич, С. И. Мукашев, А.П. Леонов, Д.Г. Стрельський. – Минск : Акад.. МВД Респ. Беларусь, 2005. – 208 с.

43.Запобігання і припинення правопорушень у рухомому складі пасажирського залізничного транспорту : навч. посіб. / [Грохольський В.Л., Юхно О.О., Продайко С.В. та ін.]. – Одеса: ОЮІ ХНУВС, 2006. – 216 с.

44.Про міліцію : Закон України від 20 грудня 1990 р. № 565-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 4. – Ст. 20 (зі змінами).

45.Бойко І.В. Реформування міліції громадської безпеки / І.В.Бойко, О.М. Брисковська // Бюлетень з обміну досвідом роботи : наук.-практ. вид. – 2002.– № 140. – С.30–34.

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

47.Транспортне право України : підруч. [для студ. вищ. навч. закл. / Е. Ф. Демський, В.К. Гіжевський, С.Е.Демський, А. В. Мілашевич. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

48.Наказ МВС України від 30 травня 2008 р. № 248 "Про затвердження Програми профілактично-виховної роботи серед особового складу органів внутрішніх справ на 2008-2012 рр."

49.Кирпа Г.М. Інтеграція залізничного транспорту України у європейську транспорту систему / Кирпа Г.М. – Дніпропетровськ : Вид. Дніпропетр. нац. ун-ту залізн. трансп. ім. акад. В.Лазаряна, Арт-Прес, 2003. – 268 с.

50.Про ратифікацію Конвенції щодо співробітництва по охороні та сталому використанню ріки Дунай (Конвенція про охорону ріки Дунай) : Закон України 17 січня 2002 року № 2997-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 21–22. – Ст. 143.

51.Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512 "Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів"[Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

52. Кирпа Г.М. Тенденції в організації швидкісного руху на залізницях України / Г.М. Кирпа, І.П. Корженевич // *Metodu obliczeniowe i badawcze w rozwoju pojazdow samochodowych i maszyn roboczych samojedznych. Materiały 9 konferencji międzynarodowej.* – Rzeszow, 2002. – P. 135–145.

53. Атлас схем железных дорог государств-участников СНГ, Латвии, Литвы, Эстонии / – Омск : Картографическая фабрика Роскартографии, 1999. – 43 с.

54. Наказ Державної митної служби України від 12 грудня 2007 р. № 1047 “Про внесення змін до Порядку контролю за доставкою в митниці призначення транзитних товарів залізничним транспортом з використанням накладної УМВС (СМГС) або на умовах Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) з використанням накладної ЦІМ (СІМ)” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

55. Рудік В.М. Щодо проблем створення інтегрованої інформаційно-пошукової системи ОВС / В.М. Рудік // Проблеми застосування інформаційних технологій, спеціальних засобів у діяльності ОВС, навчальному процесі, взаємодії з іншими службами : наук.-практ. семінар, 7 грудня 2007 р. : тези допов. – Львів, 2007. – С. 8–11.

56. Службовий розклад руху пасажирських поїздів 2008–2009 роки. – К.: Укрзалізниця, 2008. – 1025 с.

57. Адміністративна діяльність : навч. посіб. / [Ковалів М.В., Тиндик Н.П., Кисіль З.Р. та ін.] ; під ред. О.І. Остапенка. – [2-ге вид.]. – Львів, Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2006. – 280 с.

58. Якимова С.В. Основні напрямки попередження корисливих злочинів, пов’язаних з безпекою руху й експлуатації залізничного транспорту / С.В. Якимова // Державотворення та правотворення в Україні: проблеми та перспективи : матеріали Другої звіт. наук. конф., 29 лютого 2008 р. : тези допов. – Львів, 2008. – С.348–351.

59. Рішення колегії УМВС України на Львівській залізниці від 29 листопада 2004 р. № 12 ку/ IV // Штаб УМВС України на Львівській залізниці. Справа : протоколи колегії та довідки з основних питань. – 2004. – № 18–. –

Т. 3. – С. 231–242.

60. Кубко Є.Б. Організація / Є.Б. Кубко, В.П. Нагребельний // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С. (голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2002. – Т. 4. – С. 294–295.

61. Розпорядження МВС України від 22 лютого 2008 р. № 180 “Про реалізацію протоколу наради Прем’єр-Міністра України та керівництва Міністерства внутрішніх справ”.

62. Адміністративна діяльність міліції : підруч. / [Рябченко О.п., Комзюк А.Т., Гуменюк В.А. та ін.] ; за ред. О.М. Бандурки. – Х.: Вид. Нац.ун-ту внутр. справ, 2004. – 448 с.

63. Наказ МВС України від 28 липня 1994 р. № 404 “Про затвердження Статуту патрульно-постової служби міліції України”.

64. Наказ Управління МВС України на транспорті від 6 травня 2006 р. № 84 ”Про затвердження Положення про лінійне управління на залізниці”.

65. Вказівка МВС України від 25 травня 2007 року № 8754/Фв “Про надання інформації розкладу руху спецвагонів “СТ” у складі пасажирських поїздів на залізницях України”.

66. Постанова Кабінету Міністрів України від 14 квітня 2004 р. № 460 “Про затвердження Порядку взаємодії відомчої воєнізованої охорони з органами (підрозділами) внутрішніх справ, Служби безпеки, Збройних Сил, Міністерства з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи у разі виникнення надзвичайних ситуацій на об’єктах підвищеної небезпеки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

67. Про приєднання України до Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) : Закон України від 2 березня 2000 р. № 1511-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 13. – Ст. 116.

68. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 6 квітня 2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

69. Про фізичний захист ядерних установок, ядерних матеріалів, радіоактивних відходів, інших джерел іонізуючого випромінювання : Закон України від 19 жовтня 2000 р. № 2064-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 1. – Ст. 1.

70. Вказівка МВС України і Міністерства транспорту України від 18 листопада 1996 р. № 3-2391 “Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки”.

71. Ковалів М.В. Шляхи підвищення ефективності правоохоронних органів з органами залізничного транспорту щодо збереження вантажів на залізничному транспорті України / М. В. Ковалів, О.В. Лещук // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С. 73–77.

72. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 року № 1767 “Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

73. Наказ МВС України від 27 лютого 2004 р. № 213 “Про розмежування зон оперативного обслуговування між територіальними та транспортними органами МВС України”.

74. Наказ МВС України від 26 жовтня 2005 р. № 933 “Про організацію навчання працівників новостворених підрозділів державної служби безпеки дорожнього руху та патрульної служби МВС України”.

75. Наказ МВС України від 28 лютого 2006 р. № 214 “Про створення патрульної служби Міністерства внутрішніх справ України та реорганізацію дорожньо-патрульної служби Державної автомобільної інспекції”.

76. Алямовський О.Ю. Особливості взаємодії територіальних і транспортних ОВС у попередженні та розкритті крадіжок вантажів при перевезенні залізничним транспортом / О. Ю. Алямовський // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С. 175–178

77. Янковський М.П. Першочергові дії міліціонера патрульно-постової служби міліції під час несення служби у товарних парках та на контейнерних майданчиках щодо забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті України / Янковський М.П. – Львів : УМВС України на Львівській залізниці, 2004. – 20 с.

78. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 червня 2007 р. № 499 “Про порядок вивчення та перевірки знань нормативних актів з безпеки руху поїздів та маневрової роботи працівниками залізничного транспорту України”.

79. Янковський М.П. Правове регулювання трудових відносин в органах внутрішніх справ України : наук.-метод. посіб. / Янковський М.П., Кисіль З.Р., Кисіль В.М. – Львів : Львів. юрид. ін-т МВС України, 2004. – 175 с.

80. Литвин В.В. Транспортна міліція на маршруті реформації / В.В. Литвин // Іменем Закону. – 2006. – № 41. – С. 8–9

81. Ковалів М.В. Правові та організаційні засади збереження вантажів на залізничному транспорті України / Ковалів М.В. – Львів : Афіша, 2003. – 198 с.

82. Надія Тиндик. Світовий міграційний процес : теорія, практика, державне регулювання / Тиндик Н.П. – К. : Атіка, 2006, – 532 с.

83. Про загальну структуру і чисельність Міністерства внутрішніх справ України : Закон України від 10 січня 2002 р. № 2925-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 16. – Ст. 115.
84. Лист Міністерства транспорту та зв'язку України до Міністра внутрішніх справ України від 17.04.2008 № 3317/24/10-08 “Про стан правопорядку в поїздах”
85. Лист Міністерства внутрішніх справ України до Міністра транспорту та зв'язку України від 23.03.2008 № 4484/Лц. “Щодо організації супроводження пасажирських поїздів”.
86. Наказ УМВС України на залізничному транспорті від 12 травня 2008 року № 135 “Про оголошення рішення колегії Управління МВС України на залізничному транспорті”
87. Наказ МВС України від 5 травня 2008 р. № 204 “Про затвердження Положення про Координаційну раду з питань запровадження та забезпечення функціонування системи управління якістю у МВС та її складу”
88. Службова записка УМВС України на транспорті від 31 листопада 2006 р. № 7/4788 “Щодо виконання п. 7 рішення колегії МВС України від 4 жовтня 2006 року № бкм/2 “Про діяльність міліції громадської безпеки, організації її структурної перебудови, забезпечення належного громадського порядку та дотримання прав громадян”.
89. Керницький О.Б. Організація взаємодії підрозділів транспортної міліції з громадськими формуваннями з охорони громадського порядку / О.Б.Керницький // Взаємодія громадян та правоохоронних органів в контексті формування правової держави: правові, історичні, філософські та психологічні аспекти : наук.-практ. конф., 15 травня 2008 р. : тези допов. – Львів. – 2008. – С. 132–134;
90. Ортинський В.Л. Управління в органах виконавчої влади : навч. посіб. / Ортинський В.Л., Кісіль З.Р., Ковалів М.В. – К. : Центр учбової літератури, 2008. – 295 с.
91. Наказ МВС України від 4 червня 2007 р. № 190 “Про нормативне забезпечення організаційно-штатної роботи”.
92. Наказ МВС України від 17 жовтня 2007 р. № 398 “Про оголошення рішення розширеного виїзного засідання колегії МВС України”.
93. Адміністративне право України / [Битяк Ю.П., Паращук В.М., Дьяченко О.В. та ін.] : за ред. Ю.П. Битяка. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 544 с.
94. Наказ МВС України від 25 квітня 2008 р. № 205 “Про оголошення рішення колегії МВС”.
95. Організація управління міськрайліноорганами внутрішніх справ. Методичні рекомендації . – К. : Інспекторське управління Головного штабу МВС України, 2006. – 155 с.
96. Зінченко М.Д. Дії працівників патрульної служби МВС України при отримання повідомлення про злочин, з охорони громадського порядку та при оформленні дорожньо-транспортної пригоди на території обслуговування / М.Д. Зінченко, С.П. Шибіко. – К. : МВС України, 2006. – 26 с.
97. Басова Ю.Ю. Контрольно-наглядова діяльність міліції громадської безпеки : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.07. “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / Ю.Ю. Басова. – Харків, 2006. – 20 с.
98. Ортинський В.Л. Організаційні засади управлінської діяльності в органах внутрішніх справ України : навч.-метод. посіб. / Ортинський В.Л., Кісіль З.Р., Ковалів М.В. – Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2006. – 248 с.
99. Ковалів М.В. Основи управління в органах внутрішніх справ : навч. посіб. / Ковалів М.В., Паньонко І.М., Скиба Я.Д. – Львів: Львів. юрид. ін-т МВС України - Афіша, 2004. – 171 с.
100. Єсімов С.С. Організація роботи органів внутрішніх справ на транспорті / С.С.Єсімов // Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави : матеріали наук.-звіт. конф. факультету кримінальної міліції Львівського державного університету внутрішніх справ, 16 лютого 2007 р. – Львів, – 2007. – С. 60–66.

101. Наказ МВС України від 30 серпня 1999 р. № 555 “Про затвердження Положення про стройовий підрозділ міліції по забезпеченню громадського порядку та супроводження поїздів УМВСТ, лінійного відділу, управління”.
102. Адміністративна діяльність: навч. посіб. / [Новиков В.В., Ковалів М.В., Столбовий В. П. та ін.]; за ред. О.І.Остапенка. – Львів : Львів. ін-т внутр. справ при Нац. акад. внутр. справ України, 2002. – 252 с.
103. Наказ Управління МВС України на транспорті від 6 лютого 2008 р. № 19 “Про організаційно-штатні зміни в Управлінні МВС України на залізничному транспорті”.
104. Розпорядження МВС України від 28 серпня 2007 року № 851 “Про підвищення ефективності профілактичної роботи”.
105. Наказ МВС України від 5 липня 2005 р. № 521 “Про затвердження Тимчасового положення про організацію служби спеціальних моторизованих військових частин міліції, військових частин спеціального призначення та підрозділів оперативного призначення внутрішніх військ МВС України”.
106. Грохольський В.Л. Організація взаємодії територіальних і транспортних підрозділів по боротьбі з організованою злочинністю / В.Л. Грохольський // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С.79–83.
107. Протокол оперативної наради Управління МВС України на транспорті від 19 червня 2007 р. № 45.
108. Вказівка МВС України від 16 квітня 2007 р. № 366 “Про підсумки діяльності кінологічної служби”
109. Лист до УМВС на транспорті від 16 серпня 2006 р. вих. № 7/3279 “Щодо спеціальних засобів для проведення операцій по затримання злочинців в пасажирських поїздах”. СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Справа : Організація охорони громадського порядку; № 39. 2006. – Т. 2. – С. 172–175.
110. Бесчастный В.Н. Работа с персоналом органов внутренних дел : науч. пособие / Бесчастный В.Н. – Донецк : ДЮИ МВД при ДонНУ, 2005. – 324 с.
111. Авер’янов В.Б. Управлінське рішення / В.Б. Авер’янов, В.К. Колпаков // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол. : Шемшученко Ю.С.(голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2004. – Т. 6. – С. 219–220.
112. Соглашение о сотрудничестве министерств внутренних дел в борьбе с преступностью на транспорте. Ереван, 25 октября 1995 года № 253 [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
113. Наказ МВС України від 12 червня 2005 р. № 807 “Про оголошення рішення спільної колегії МВС України та Росії”.
114. Розпорядження УМВС України на транспорті від 5 липня 2006 р. № 274 “Про план заходи щодо виконання рішення регіональної наради по співробітництву підрозділів та служб кримінальної міліції МВС Республіки Беларусь и МВС України 15–17 червня 2006 р.”.
115. Наказ МВС України від 24 січня 2005 р. № 65 “Про затвердження інструкції з організації планування в системі органів внутрішніх справ України”.
116. Про правовий режим надзвичайного стану : Закон України від 6 березня 2000 року № 1550-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 23. – Ст. 176
117. Единая дислокация нарядов сопровождения пассажирских и пригородных поездов международного сообщения Управления внутренних дел на транспорте МВД Республики Беларусь и Управления МВД Украины на транспорте. Единая дислокацию нарядов Департамента обеспечения правопорядка на транспорте МВД Российской Федерации и



Управления МВД Украины на транспорте по сопровождению поездов дальнего и местного межгосударственного сообщения. Приложение к протоколу рабочей встречи руководителей Управления МВД Украины на железнодорожном транспорте, Управления внутренних дел на транспорте МВД Республики Беларусь, Департамента обеспечения правопорядка на транспорте МВД Российской Федерации, Департамента транспортной полиции Литовской Республики. 16-17 мая 2008 г. Брест. Республика Беларусь.

118. Protokół narady policji, straży ochrony kolei, straży granicznej, żandarmerij wojskowej i służby celnej Polska, milicji kolejowej Ukraina. 15.05.2007 roku w Premyslu Polska.

119. The official report of the consultation of experts concerning a security of transportations of nuclear fuel and nuclear waste of Czech Republic, Slovakia, Ukraine, Russia, the USA. 21.03.2007. Cierna nad Tisou, Slovakia.

120. Білоконь М.В. Про порядок ведення Плану єдиної дислокації постів та маршрутів патрульно-постової служби міліції України / Білоконь М.В. – К. : Головне управління адміністративної служби міліції МВС України, 2002. – 8 с.

121. Наказ Міністерства транспорту України та МВС України від 4 травня 2001 р. № 11Ц / 338 “Про затвердження Зводу розкладу руху спеціальних вагонів ”СТ” у складі пасажирських поїздів на залізницях України”.

122. Збірник нормативно-методичних актів. Організація діяльності патрульної служби МВС України / [Сіденко Ю.Г., Зінченко М.Д., Шибіко С.П. та ін.]. – К. : ВПЦ МВС України, 2006. – 343 с.

123. Наказ Державної адміністрації залізничного транспорту від 20 серпня 1997 р. № 208Ц. “Про затвердження Положення про порядок охорони вантажів і об’єктів на залізницях України”.

124. Аналітична довідка про результати оперативно-службової діяльності Управління МВС України на транспорті та підпорядкованих лінійних управлінь на залізницях протягом 12 місяців 2006 року. К. : УМВС України на транспорті, 2007. – 24 с.

125. Наказ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті від 20 лютого 2007 р. № 24 “Про організацію супроводження поїздів”.

126. Сич О.В. Сучасний стан взаємодії УМВСУ на Львівській залізниці з територіальними ОВС, проблеми та шляхи вдосконалення / О.В.Сич // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С.36–47.

127. Особиста безпека : навч.-практ. посіб. / [Криволапчук В.О., Тодоров І.М., Бондарчук М.Т. та ін.]. – К. : ВПЦ МВС України, 2006. – 169 с.

128. Мінка П.Я. Взаємодія територіальних і транспортних ОВС у попередженні та розкритті злочинів на залізницях / П.Я.Мінка, О.В. Вишня // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С.166–174.

129. Постанова Кабінету Міністрів України від 20 грудня 2006 року № 1767 “Про затвердження Комплексної програми профілактики правопорушень на 2007–2009 роки” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

130. Ліпінський В.Б. Про результати перевірки діяльності міліції громадської безпеки лінійних управлінь УМВС України на залізничному транспорті / Ліпінський В.Б. – К. : УМВС України на залізничному транспорті, 2008. – 4с.

131. Развадовський В.Й. Адміністративно-правове регулювання правовідносин у транспортній сфері України / Развадовський В.Й. – Х. : Вид. ун-т внутр. справ, 2004, – 284 с.

132. Рабинович П.М. Методологія юридичної науки / Рабинович П.М. // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол. : Шемшученко Ю.С.(голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2001. – Т. 3. – С.

618–619.

133. Аверков А.И. Патрульная и постовая служба милиции / Аверков А.И. – Львов : Львов. сред. шк. милиции М-ва охраны общественного порядка УССР, 1966. – 61 с.

134. Войцеховский А.В. Задачи патрульно-постовой службы на современном этапе. Организация охраны общественного порядка по единой дислокации / Войцеховский А.В. – К. : РИО МВД УССР, 1976. – 60 с.

135. Войцеховский А.В. Строевые подразделения патрульно-постовой службы милиции в обеспечении общественного порядка. Совершенствование деятельности строевых подразделений патрульно-постовой службы милиции. На материалах Украинской ССР / Войцеховский А.В. – К. : РИО МВД УССР, 1981. – 96 с.

136. Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: теорія, досвід, шляхи удосконалення / Бандурка О.М. – Х.: Основа, 1996. – 398 с.

137. Білоконь М.В. Правове регулювання управлінської діяльності МВС України у сфері охорони та захисту громадського порядку / Білоконь М.В. – К. : Атіка, 2004. – 129 с.

138. Бойко І.В. Основні критерії оцінки діяльності органів і підрозділів внутрішніх справ України / І.В.Бойко // Бюлетень з обміну досвідом роботи : наук.-практ. вид. – 2003. – № 150. – С. 9–23.

139. Остапенко О.І. Адміністративна деліктологія : соціально-правовий феномен і проблеми розвитку / Остапенко О.І. – Львів: Львів. ін-т внутр. справ при Українській акад. внутр. справ, 1995. – 312 с.

140. Тринько Р.І. Злочинність в Україні / Тринько Р.І. – Львів: ПП ”Арал”, 2007. – 55 с.

141. Колпаков В.К. Адміністративно-деліктне право : сутність предмета / В.К. Колпаков // Вісник Львівського інституту внутрішніх справ. – 2002. – № 1. – С.101–112.

142. Бойко І.В. Визначення нормативів навантаження та штатної чисельності міліціонерів ППСМ України / І.В. Бойко, О.М. Брисковська, О.О. Попова // Бюлетень з обміну досвідом роботи : наук.-практ. вид. – 2002. – № 142. – С.13–16.

143. Лупало О.А. Оцінювання ефективності діяльності органів внутрішніх справ через громадську думку / Лупало О.А., Котляр В.Ю., Зарудський К.О. – К.: ВПЦ МВС України, 2006. – 34 с.

144. Пугачев В.С. Теория вероятности и математическая статистика / Пугачев В.С. – М. : Наука, 1979. – 496 с.

145. Глушков В.М. Кібернетика / В.М. Глушков // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол. : Бажан М.П. ( голова) [та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1977 – . – Т. 5. – 1980. – С. 178–179.

146. Захаров В.П. Проблеми інформаційного забезпечення правоохоронних структур : навч.-практ. посіб. / В.П. Захаров, А.І. Руденко. – Львів: Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2007. – 377 с.

147. Гетман Н.И. Организация борьбы с преступлениями на пассажирском железнодорожном транспорте : практ. пособие / Н.И. Гетман, Ю.В. Степаненко. – М. : Изд. “Экзамен”, 2003. – 128 с.

148. Наказ МВС України від 16 березня 2007 р. № 81 “Про заходи щодо зміцнення дисципліни і законності в органах внутрішніх справ та попередження надзвичайних подій, пов’язаних із загибеллю й травмуванням особового складу”.

149. Кальман О.Г. Правова статистика : підруч. / О.Г. Кальман, І.О. Христич. – Харків : Право, 2004. – 304с.

150. Голосніченко І.П. Методичні рекомендації щодо застосування державних стандартів з питань систем управління якістю у МВС України / Голосніченко І.П., Циганов О.Г, Ярмиш О .Н. – К. : ДНДІ МВС України. 2008. – 24с.

151. Фролова О.Г. Новітня методологія в управлінні в органах внутрішніх справ / Фролова О.Г. – Донецьк : Донецьк. ін-т внутр. справ МВС України, 2001. – 312 с.
152. Костецька Т.А. Статистична інформація / Т.А. Костецька // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.(голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2003. – Т.5. с. 624-625.
153. Директива Міністра внутрішніх справ України від 18 лютого 2008 р. № 1 “Про актуальні питання забезпечення правопорядку в країні та основні напрямки вирішення завдань, поставлених перед правоохоронними органами України Головою держави та Урядом України на 2008 рік”.
154. Методика визначення штатної чисельності та нормативи навантаження патрульної служби міліції ДГБ МВС України. – К.: ДНДІ МВС України, 2006. – 36 с.
155. Вказівка МВС України від 8 вересня 2006 р. № 11345/Кл “Про направлення кваліфікаційно-фахових вимог (моделі) до працівника патрульної служби”.
156. Проект методики визначення оцінки діяльності міліціонерів патрульно-постової служби міліції органів внутрішніх справ МВС України за системою вагомих показників. – К. : НДІ проблем боротьби зі злочинністю Нац. акад. внутр. справ України, 2001. – 31с.
- 157. Вказівка лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті від 17 лютого 2006 р. № 7/663 “Про введення системи щомісячного моніторингу результатів роботи підрозділів міліції громадської безпеки лінійного управління на Львівській залізниці з пріоритетних напрямків”.**
158. Наказ МВС України від 29 січня 2007 р. № 27 ”Про затвердження Інструкції з обліку адміністративних правопорушень”.
159. Клименко В.А. Вплив підвищення розміру неоподаткованого мінімуму доходів громадян на кваліфікацію та декриміналізацію суспільно-небезпечних діянь / В.А.Клименко // Наше право. – 2008. – № 2. – с. 55–58.
160. Наказ МВС України від 30 квітня 2004 р. № 458 “Про затвердження Положення про основи організації розкриття злочинів органами внутрішніх справ України злочинів загальнокримінальної спрямованості”.
161. Рудік В.М. Розробка та побудова інтегрованої інформаційно-пошукової системи органів внутрішніх справ України / В.М. Рудік, В.М. Фрідман // Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави : матеріали наук.-звіт. конф. факультету кримінальної міліції Львівського державного університету внутрішніх справ, 16 лютого 2007 р. – Львів, – 2007. – С. 247–250.
162. Виговский Я.М. Справочник по элементарной математике / Виговский Я.М. – М. : Наука, 1978.– 335 с.
163. Бородін І.Л. Адміністративна відповідальність як різновид юридичної відповідальності / І.Л. Бородін // Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. – Львів. 2006. – № 1. – С. 140–149.
164. Баранник П.Д. Управлінська діяльність у системі внутрішніх справ на регіональному рівні : глосарій / Баранник П.Д. – Дніпропетровськ : Штаб УМВС України в Дніпропетровській області, Вид. “Моноліт”, 2007. – 128 с.
165. Коваль С. Математическая смесь / Коваль С. – Warszawa : Wydawnictwa naukowo-techniczne, 1975. – 539 с.
166. Основы оперативно-розыскной деятельности в Украине (понятие, принципы, правовое обеспечение). Ч. 1. / [С.А. Дидоренко, Б.И.Бараненко, В.А.Глазков и др.] ; под ред. Э.В.Виленской. Луг. акад.. внутр. дел. – Луганск : РИО ЛАВД, 2006. – 245 с.
167. Кириченко В.Ф. Аналіз статистичний / В.Ф. Кириченко // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол.

: Бажан М.П. (голова) [та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1977. – Т. 1. – С. 172.

168. Ортинський В.Л. Національній безпеці України – належне наукове підґрунтя / В.Л. Ортинський // Психологічні аспекти національної безпеки : міжнар. наук.-практ. конф., 22–23 берез. : тези допов. – Львів: Вид. ПП “Арал”, 2007. – С.9–10.

169. Литвинова Г.А. Психологічна підготовка працівників ППСМ як засіб підвищення надійності і ефективності персоналу / Г.А. Литвинова // Психологічні аспекти національної безпеки : міжнар. наук.-практ. конф., 22–23 берез. : тези допов. – Львів, 2007. – С.118–120

170. Про основи національної безпеки України : Закон України від 19 червня 2003 р. № 964-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 351

171. Малишева Н.Р. Надзвичайна ситуація / Н.Р. Малишева // Юридична енциклопедія. НАН України, Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького : у 6 т. / голов. редкол.: Шемшученко Ю.С.(голова) [та ін.]. – К. : Українська енциклопедія, 2002. – Т. 4. – С. 21–22.

172. Постанова Кабінету Міністрів України від 24 березня 2004 р. № 368 “Про затвердження Порядку класифікації надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру за їх рівнями” [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

173. Про захист населення і територій від надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру : Закон України від 8 червня 2000 р. № 1809-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 40. – Ст. 337.

174. Наказ Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи, МВС України від 3 квітня 2007 р. № 205/105 “Про затвердження Інструкції про порядок взаємодії МНС і МВС щодо запобігання і реагування на надзвичайні ситуації техногенного та природного характеру”.

175. Петков С.В. Менеджмент в органах внутрішніх справ (Організаційно-правові основи) : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня д-ра юрид. наук : спец. 12.00.07. “Адміністративне право і процес; фінансове право; інформаційне право” / С.В. Петков. – Х. 2005. – 39 с.

176. Наказ Міністерства транспорту України від 16 жовтня 2000 р. № 567 “Про затвердження Правил безпеки та порядку ліквідації наслідків аварійних ситуацій з небезпечними вантажами при перевезенні їх залізничним транспортом”.

177. Постанова Кабінету Міністрів України від 4 березня 1997 р. № 204 „Про затвердження Порядку здійснення нагляду за забезпеченням безпеки руху на транспорті” // Офіційний вісник України. – № 11. – 1997. – Ст. 85.

178. Сокол Э.Н. Сходы с рельсов и столкновения подвижного состава / Сокол Э.Н. – К. : Транспорт України, 2002. – 364 с.

179. Методичні рекомендації щодо порядку дій працівників міліції в умовах надзвичайних ситуацій, пов'язаних з аваріями, техногенними катастрофами, повеннями, землетрусами тощо. – К. : МВС України, 2007. – 26 с.

180. Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 14 вересня 2004 р. № 818 “Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України”.

181. Методические рекомендации об оценке химической обстановки в результате аварийного распространения сильнодействующих и ядовитых веществ. – М. : МВД СССР, 1991. – 18 с.

182. Рекомендації Комітету експертів Організації Об'єднаних Націй з перевезення небезпечних вантажів (документ ST/SG/AC. 10/1 Rev. 8). Рекомендація № 11 Европейської економічної комісії ООН. Вопросы документации при международных перевозках опасных грузов. (Женева, январь 1996 года) [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

183. Правила перевезки небезпечних вантажів по залізничних дорогах. Офіц. вид. – М. : Транспорт, 1996. – 252 с.

184. Дудаш Д.П. Матеріали командно-штабних навчань при начальнику служби воєнізованої охорони Львівської залізниці з працівниками залізничного транспорту щодо взаємодії з підрозділами транспортної міліції у випадку отримання інформації про акти несанкціонованого втручання в діяльність залізниці та можливості терористичного акту 15 жовтня 2007 р. / Дудаш Д.П. – Львів : ДТГО “Львівська залізниця”, 2007. – 14с.

185. Про Державну спеціальну службу транспорту : Закон України від 5 лютого 2004 р. № 1449-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 269.

186. Постанова Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2006 р. № 1658 “Деякі питання Державної спеціальної служби транспорту” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

187. Шамрай В.О. Деякі проблемні питання державного управління у милітаризованій сфері держави / В.О.Шамрай // Статистика України. –2004.– № 4. –С. 51–53.

188. Ключев М.М. Не за обов’язком, а за сумлінням / М.М. Ключев // Бюлетень з обміну досвідом роботи : наук.-практ. вид. – 2007. – № 171. – С.20–24.

189. Шамрай В.О. Деякі проблеми використання людського фактору в управлінні / В.О. Шамрай // Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. – 2003. – № 2. – С. 144–162.

190. Ануфрієв М.І. Службова підготовка працівників органів внутрішніх справ : навч. посіб. / Ануфрієв М.І. – К. : РВВ МВС України, 2003. – 440 с.

191. Наказ МВС України від 31 липня 2007 р. № 257 “Про підсумки службової підготовки особового складу органів і підрозділів внутрішніх справ України у 2006-2007 н. р. та організації навчання у 2007-2008 н. р.”.

192. Клачко В. Використання форм та методів активного навчання при підготовці керівних кадрів в Академії управління МВС України / Володимир Клачко // Міліція України. – 2007. – № 09-10 (125). – С.36–37.

193. Мілашевич А.В. До питання нормативно-правового забезпечення взаємодії територіальних і транспортних ОВС / А.В. Мілашевич // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С.113–116.

194. Взаємодія // Українська радянська енциклопедія. Головна редакція української радянської енциклопедії : у 12 т. / голов. редкол. : Бажан М.П. (голова) [та ін.]. – К. : УРЕ, – 2-ге вид. – К., 1977–

Т. 2. – 1978. – С. 213.

195. Никофорчук Д.Й. Проблемні питання взаємодії оперативних підрозділів територіальних та транспортних ОВС / Д.Й. Никофорчук Д.Й., О.М. Сніцар // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С. 130–136.

196. Пчолкін В.Д. Поняття, сутність та завдання взаємодії оперативних підрозділів органів внутрішніх справ / В.Д. Пчолкін // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004.– С.93–104.

197. Ортинський В.Л. Актуальні проблеми взаємодії територіальних та транспортних ОВС у боротьбі із злочинністю /В.Л. Ортинський // Проблеми взаємодії територіальних і транспортних органів внутрішніх справ у попередженні та розкритті злочинів : наук.-практ. конф. 23 травня 2003 р. : тези допов. – Львів, 2004. – С.3–11.

198. Рішення службової наради МВС України від 14 липня 2007 р. № 11830/ Фв “Про підсумки службової діяльності підрозділів блоку міліції громадської безпеки у I півріччі 2007 року”.
199. Нижник Н.Р. Перспективи вдосконалення системи територіальної організації влади / Н.Р. Нижник // Економічний часопис. – 2007. – № 7-8. – С. – 49-51.
200. Малахов В.С. Взаємодія органів внутрішніх справ Криму з органами місцевого самоврядування і виконавчої влади / Малахов В.С., Остапенко О.І., Прадід Ю.Ф. – Сімферополь : ГУМВС України в АР Крим, 2004. – 71 с.
201. Хомишин І.Ю. Участь громадськості у забезпеченні громадського порядку / І.Ю. Хомишин // Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави : матеріали наук.-звіт. конф. факультету кримінальної міліції Львівського державного університету внутрішніх справ. 16 лютого 2007 р. – Львів, 2007. – С. 141–144.
202. Вказівка МВС України від 2 лютого 2007 р. № 1919/ Фв. “Щодо взаємодії транспортної міліції та територіальних органів внутрішніх справ у забезпеченні громадського порядку”.
203. Proces-verbal de la adunarea generala a reprezentantilor Politiei Transporturi din Romania si Ukraine 12–14 iunie 2007. Orasul Siret, Romania.
204. Про Статут гарнізонної та вартової служб Збройних Сил України : Закон України від 24 березня 1999 р. № 550-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 22–23. – Ст. 196
205. Методичні рекомендації щодо протидії втягування неповнолітніх у злочинну діяльність, проституцію, пияцтво, наркоманію та жебрацтво / Грищенко М.В., Половецька С. Г., Янович Ю.П. – К. : ДНДІ МВС України, 2007. – 57 с.
206. Youth crime strategy 2002 to 2005. Partnership Plans for the Prevention and Reduction of Youth Offending. – London: Metropolitan Police, 2002. – 25 p.
207. Михайлов О.В. Деякі питання взаємодії ОВС на транспорті з іншими правоохоронними органами у охороні громадського порядку та боротьби зі злочинністю / О. В. Михайлов // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали постійного семінару. 29 верес. 2006 р. – Одеса, 2006. – С.52–54.
208. Розпорядження МВС України від 15 грудня 2006 р. № 1025 “Про проведення оперативно-профілактичного відпрацювання”.
209. Аналітична довідка про результати оперативно-службової діяльності Управління МВС України на транспорті та підпорядкованих лінійних управлінь на залізницях протягом 12 місяців 2007 року. – К. : УМВС України на залізничному транспорті, 2008. – 26 с.
210. Рішення колегії МВС України від 20 серпня 2007 р. № 39км/1 “Про підсумки діяльності органів і підрозділів внутрішніх справ України за 7 місяців 2007 року та заходи щодо підвищення ефективності протидії злочинності, охорони громадського порядку”.
211. Вказівка МВС України від 26 лютого 2008 р. № 3141/Сн “Про забезпечення громадського порядку під час футбольних матчів”.
212. Наказ МВС України від 25 квітня 2008 р. № 205 “Про оголошення рішення колегії МВС України від 18.04.08.№ 6км/3 “Про стан підготовки до проведення фінальної частини чемпіонату Європи з футболу у 2012 р.”.
213. Сущенко В.Д. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ : навч. посіб. / Сущенко В.Д., Оліфер В.І., Константінов С.Ф. – Тернопіль : ТзОВ “Терно-граф”, 2006, – 176 с.
214. Наказ МВС України від 15 травня 2008 р. № 858 о/с “Про серйозні недоліки в організації громадського порядку під час проведення футбольного матчу між командами “Нафтовик-Укрнафта” (Охтирка) – “Динамо” (Київ) та заходи реагування”.

215. Про участь громадських формувань в охороні громадського порядку та державного кордону : Закон України 22 червня 2000 р. № 1835-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 40. – Ст. 338.

216. Готування інформаційно-аналітичних документів в органах внутрішніх справ / [Підюков П.П., Сущенко В.Д., Лупало О.А. та ін.]. – К. : ВПЦ МВС України, 2005. – 51с.

217. Булачек В.Р. Боєготовність військовослужбовців внутрішніх військ МВС України до дій у внутрішніх озброєних конфліктах / В.Р. Булачек // Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави : матеріали наук.-звіт. конф. факультету кримінальної міліції Львівського державного університету внутрішніх справ. 16 лютого 2007 р. – Львів, 2007. – С.298–302.

218. Наказ МВС України від 5 лютого 2008 р. № 52 “Про затвердження Програми підготовки та проведення в Україні фінальної частини чемпіонату Європи 2012 року з футболу”.

219. Організація охорони громадського порядку / [Сворак С.Д., Долішний Г.П., Оліфер В.І. та ін.] ; за. ред. Бучка М.Б. – Івано-Франківськ : Прикарпат. Юрид. ін-т МВС України, 2004. – 126 с.

220. Про ратифікацію Європейської конвенції про насильство та неналежну поведінку з боку глядачів матчів під час спортивних заходів, і зокрема футбольних матчів : Закон України 15 листопада 2001 р. № 2791-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 7. – Ст. 53.

221. Постанова Кабінету Міністрів України від 18 грудня 1998 р. № 2025 “Про порядок підготовки спортивних споруд та інших спеціально відведених місць для проведення масових спортивних та культурно-видовищних заходів” // Офіційний вісник України. – 1998. – № 51. – Ст. 1894.

222. Вказівка ДГБ МВС України від 28 жовтня 2006 р. № 10/7-5814 “Щодо взаємодії з Національною службою посередництва і примирення”.

223. Вказівка МВС України від 12 лютого 2008 р. № 2239/Сн “Про вжиття додаткових заходів щодо попередження блокування транспортних комунікацій”.

224. Підписано генеральну угоду між Кабінетом Міністрів України та профспілками / Юридичний відділ ПАП ОВС України // Міліція України. – 2008. – № 09 (131). – С.7.

225. Фатхутдінов В.Г. Методичні рекомендації щодо забезпечення охорони громадського порядку під час релігійних заходів / В.Г. Фатхутдінов. – К. : ДГБ МВС України, 2007. – 6 с.

226. Постанова Кабінет Міністрів України від 12 квітня 2006 р. № 496 “Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки” // Офіційний вісник України. – 2006. – № 15. – Ст. 1105.

227. Постанова Кабінет Міністрів України від 11 січня 1994 р. № 7 “Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті” [Електронний ресурс] // Режим доступу :

<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.

228. Вказівка УМВС України на транспорті від 4 липня 2007 р. № 7/2943 “Щодо спільних дій по забезпеченню охорони громадського порядку та збереження вантажів на об’єктах Укрзалізниці”

229. Наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України від 8 лютого 2005 року № 199Ц “Про забезпечення безпеки на залізничному транспорті при надзвичайних ситуаціях та можливих терористичних актах”

230. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 9 січня 2008 № 9 “Про затвердження заходів Міністерства транспорту та зв’язку України щодо запобігання можливим терористичним актам та актам незаконного втручання в діяльність транспорту та зв’язку”.

231. Коляда П.В. Збірник методичних рекомендацій з питань розкриття та розслідування злочинів слідчими та оперативними працівниками органів внутрішніх справ / Коляда П.В. – К. : РВВ МВС України, 2002. – 544 с.
232. Аналіз криміногенної ситуації в Україні за 2002-2006 роки. – К. : МВС України, 2007. – 18 с.
233. Шаповал В.І. Пояснювальна записка щодо статистичних даних, що характеризують криміногенну обстановку в державі за 2002–2006 роки / Шаповал В.І. – К. : МВС України, 2007. – 22 с.
234. Шаповал В.І. Доповідна записка “Про стан криміногенної обстановки в Україні за 2002–2006 роки” / Шаповал В.І. – К. : МВС України, 2007. – 10 с.
235. Остапенко О.І. Українська держава як суб’єкт охорони права власності / О.І. Остапенко // Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави : матеріали наук.-звіт. конф. факультету кримінальної міліції Львівського державного університету внутрішніх справ. 16 лютого 2007 р. – Львів, 2007. – С. 6–13.
236. Доповідна записка “Про виконання вимог рішення семінар-наради з заступниками начальника, начальниками міліції громадської безпеки лінійних управлінь на залізницях УМВС України на транспорті 28 серпня 2007 р. м. Севастополь” // СГБ лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на транспорті. Справа : організації охорони громадського порядку. – 2007. – № 32. – С. 87–92.
237. Протокол спільної наради відокремленого підрозділу “Служба воєнізованої охорони” Державного територіально-галузевого об’єднання “Львівська залізниця” та лінійного управління на Львівській залізниці УМВС України на залізничному транспорті від 23 січня 2008 р. № 1.
238. Рішення колегії Міністерства транспорту та зв’язку України від 31 жовтня 2006 р. № 11 “Про Концепцію Державної програми реформування залізничного транспорту” [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
239. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 14 травня 2008 р. № 540 “Про затвердження Змін до Переліку вантажів, які повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України”.
240. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 січня 2008 р. № 14 “Про затвердження Програми діяльності Кабінету Міністрів України “Український прорив: для людей, а не політиків” [Електронний ресурс] // Режим доступу : <http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
241. Наказ Міністерства транспорту та зв’язку України від 12 грудня 2007 р. № 1156 “Про затвердження Плану підготовки проектів регуляторних актів у Мінтранзв’язку на 2008 рік”.
242. Ковалів М.В. Поняття та види адміністративних правопорушень на залізничному транспорті / М.В. Ковалів // Проблеми діяльності кримінальної міліції в умовах розбудови правової держави : матеріали наук.-звіт. конф. факультету кримінальної міліції Львівського державного університету внутрішніх справ. 16 лютого 2007 р. – Львів, 2007. – С. 3–6.
243. Продайко С.В. Удосконалення організаційно-правових заходів боротьби з правопорушеннями на транспорті – вагомий внесок у розвиток транспортної системи України / С.В. Продайко // Проблеми розвитку транспортної галузі та удосконалення транспортного законодавства : наук.-практ. конф., 15 черв. 2007 р. – Одеса, 2007. – С. 67–71.
244. Баранов С.А. К вопросу о необходимости разработки единого нормативного акта, регулирующего транспортную деятельность в странах СНГ / С.А.Баранов, С.Ф.Стеценко // Організаційно-правові засади боротьби з правопорушеннями на транспорті : матеріали постійного семінару. 29 верес. 2006 р. – Одеса, 2006. – С.9–12.



245. Kaszubski R., Grodzicki J. Pieniadz electroniczny – bezpieczny instrument mikroplatnosci. V Miedzynarodova konferencia naykowa. Przestepczosc z wykorzystaniem elektronicznych instrumentow platniczych / R. Kaszubski, J.Grodzicki // Materiały konferencyjne pod redakcją J. Kosinskiego. – Szczytno : Wyższa Szkoła Policji, 2006. – 258 p.
246. Kasinski J. Wstep. VIII Seminarium naukowe. Przestepczosc teleinforatyczna. Materiały seminaryjne / pod redakcją J. Kosinskiego. Szczytno : Wyższa Szkoła Policji, 2005. p.3–6.
247. Криволапчук В.О.Тактика дій працівників міліції у типових і екстремальних ситуаціях під час викання службових обов’язків із охорони громадського порядку : навч. посіб. / В.О. Криволапчук, А.С. Васильєв. – К. : ВПЦ МВС України, 2006. – 133 с.
248. Указ Президента України від 8 квітня 2008 року № 311/2008 “Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 15 лютого 2008 року “Про хід реформування системи кримінальної юстиції та правоохоронних органів” [Електронний ресурс] // Режим доступу :  
<http://www.zakon1.rada.gov.ua>.
249. Остапенко О.І. Адміністративно-правове забезпечення захисту права власності в Україні : навч. посіб. / О.І. Остапенко, Л.О. Остапенко. – Львів : Львів. держ. ун-т внутр. справ, 2007. – 149 с.
250. Наказ МВС України від 10 жовтня 2007 р. № 386 “Про затвердження інформаційних збірників про оцінку оперативно-службової діяльності структурних підрозділів кримінальної міліції”.
251. Кодекс України про адміністративні правопорушення : Науково-практичний коментар / [Р.А. Калюжний, А.Т. Комзюк, О.О. Погрібний та ін.] ; – К. : Всеукраїнська асоціація видавців “Правова єдність”, 2008. – 781с.
252. Додин Е. В. Сборник научных трудов / Додин Е. В. – Одесса : Полиграф, 2007. – 408 с.
253. Єсімов С.С. Методологічні основи оцінки діяльності патрульно-постової служби щодо охорони громадського порядку / С.С.Єсімов // Проблеми застосування інформаційних технологій, спеціальної технічних засобів у діяльності ОВС, навчальному процесі, взаємодії з іншими службами : наук.-практ. семінар. 7 груд. 2007 р. – Львів, 2007. – С. 184–187.
254. Барковський В.В. Теорія імовірності та математична статистика : навч. посіб. / Барковський В.В., Барковська Н.В., Лопатін О.К. – К. : Центр навч. літератури, 2006. – 424 с.
255. Четыркин Е.М. Финансовая математика : учеб. / Четыркин Е.М. – [8-е изд.]. – М. : Дело АНЛ, 2008. – 400с.