
KELIŲ EISMO SAUGUMO UŽTIKRINIMO YPATUMAI

Valentinas Tumas¹

¹ *Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Policijos veiklos katedra
V. Putvinskio g. 70, LT- 44211, Kaunas
Telefonas 8 (37) 30 36 63
Elektroninis paštas tumas.valent@mruni.eu*

Viačeslav Čigrin²

² *Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Valstybės sienos apsaugos katedra
V. Putvinskio g. 70, LT- 44211, Kaunas
Telefonas 8 (37) 30 36 42
Elektroninis paštas cigrin@mruni.eu*

Santrauka. Straipsnyje pristatomo tyrimo tikslas – nustatyti psichologinių aspektų sąsajas su kelių eismo saugumo užtikrinimu bei atlikti jų kompleksinę analizę. Tyrime dalyvavo 300 vairuotojų, iš jų: 79 moterys ir 221 vyras. Tam, kad būtų galima atskleisti ir įvertinti psichologinių faktorių įtaką, buvo sukurti du klausimynai – vienas klausimynas sudarytas pagal V. Vroomo motyvacijos teoriją, kitas klausimynas – skirtas nustatyti vairuotojų psichinę būseną vairavimo metu. Tyrimo rezultatai atskleidė, vairuotojų nuomone, pagrindines, kelių eismo priežiūros tarnybos pareigūnų darbo trūkumus bei vairuotojų klaidas, kurios tiesiogiai priklauso nuo įgytų vairavimo įgūdžių bei vairavimo patirties lygio.

Pagrindinės sąvokos: vairuotojai, eismo saugumas, psichologija.

IVADAS

Saugų eismą keliais veikia daug komponentų, kuriuos galima sutelkti į glaudžiai susijusią visumą, išskiriant keturias jos sudedamąsias dalis: eismo dalyvis, transporto priemonė, kelias ir aplinka. Šios sistemos sudedamąsias dalis galima veikti įvairiomis teisinėmis, administracinėmis, inžinerinėmis, švietėjiškomis priemonėmis ir mokslo tiriamaisiais darbais. Visų šių sudedamųjų dalių įtaka saugiam eismui yra vienodai svarbi ir tiesiogiai priklauso nuo šalies ekonomikos, valstybės skiriamų lėšų, gyventojų kultūros, jų saugaus eismo sampratos, valstybinių ir visuomeninių institucijų požiūrio sprendžiant eismo saugumo problemas.

Saugų eismą kelyje taip pat veikia psichologinių faktorių visuma. Tuos faktorius, kurie tiesiogiai susiję su kelių eismo saugumo užtikrinimu, sąlygoja bendra psichologinė atmosfera šalyje, visuomenės teisinė būklė ir žmonių teisinės kultūros lygis. Kelių eismo dalyviai turi tuos pačius psichologijos, teisėtumo, gyvenimo vertybių sampratos trūkumus, kuriuos jie turi kaip visi šalies gyventojai. Tačiau klaidinga viską aiškinti bendromis priežastimis, nematant specifinių priežasčių pačioje transporto ir kelių eismo organizavimo sistemoje. Daugelis mokslininkų bei

praktikų nurodo, kad saugiam eismui turi įtakos eismo dalyvių psichologinė savijauta¹. Nors daugelis autorių sutinka, kad kalbant apie eismo saugumo užtikrinimą labai svarbūs yra asmenybės bruožai², vienareikšmiškų ir išsamių šių sąsajų tyrimų rezultatų nėra. Ypač tokių tyrimų trūksta Lietuvoje.

Dažniausiai, tyrinėjant su padidinta rizika susijusį elgesį, yra naudojamas Didžiojo penketo modelis (angl. Big Five)³. Šis modelis aprašo pastovius emocinius, tarpasmeninius, patirties bei motyvacijos konstruktus, kurie paaiškina žmonių elgesį įvairiose situacijose⁴ ir išskiria penkias pagrindines asmenybės savybes – ekstraversiją, neurotizmą, sąmoningumą, sutariamumą bei atvirumą patyrimui.

TYRIMO TIKSLAS

Tyrimų tikslas – nustatyti psichologinių aspektų sąsajas su kelių eismo saugumo užtikrinimu bei atlikti jų kompleksinę analizę.

Uždaviniai:

1. Nustatyti pagrindines vairuotojų asmenybės savybes – ekstraversiją, neurotizmą, sąmoningumą, sutariamumą, atvirumą patyrimui bei jų sąsają su įgyta vairavimo patirtimi.
2. Analizuoti sąveiką tarp vairuotojų įgytos patirties ir psichinės būsenos vairavimo metu.
3. Apžvelgti pagrindines, vairuotojų manymu, kelių eismo priežiūros tarnybos pareigūnų darbo trūkumus.

TYRIMO METODIKA

Tyrimas buvo atliktas 2008 – 2009 metais. Tyrime dalyvavo 300 Kauno vairuotojų, iš kurių 79 moterys ir 221 vyras. Tyrimas buvo atliktas dviem etapais. Pirmame etape buvo nustatytos pagrindinės vairuotojų asmenybės savybės – ekstraversija, neurotizmas, sąmoningumas, sutariamumas bei atvirumas patyrimui. Asmenybės savybėms nustatyti naudotas didžiojo penketo

¹ Kleinbeck U., Fuhrmann H. Effects of psychologically based management system on work motivation and productivity // *Applied Psychology: An International Review*. 2000, vol. 49, p. 596–610

² Barrick M. R., Mount M. K. Yes, personality matters: Moving on to more important matters // *Human Performance*. 2005, vol. 18, p. 359–372.

Furnham A., Petrides K. V., Tsaousis I., Pappas K., Garrod D. A cross-cultural investigation into the relationships between personality traits and work values // *The Journal of Psychology*. 2005, vol. 139, p. 5–32.

³ Barrick M. R., Mount M. K. The Big Five personality dimensions and job performance: A meta-analysis // *Personnel Psychology*. 1991, vol. 44, p. 1–26.

Goldberg L. R. The development of markers of the Big Five factor structure // *Psychological Assessment*. 1992, vol. 4, p. 26–42.

Furnham A., Forde L., Ferrari K. Personality and work motivation // *Personality and Individual Differences*. 1999, vol. 26, p. 1035–1043.

⁴ Mount M. K., Barrick M. R., Scullen S. M., Rounds J. Higher-order dimensions of the Big Five personality traits and the Big Six vocational interest types // *Personnel Psychology*. 2005, vol. 58, p. 447–478.

klausimynas (angl. Big Five Inventory)⁵. Klausimyną sudaro 44 teiginiai, kurie vertinami 5 balų Likerto skale (nuo 1 (visiškai nesutinku) iki 5 (visiškai sutinku)). Klausimyno teiginiais įvertinamos penkios asmenybės savybės – ekstraversija, neurotizmas, atvirumas patyrimui, sąmoningumas, sutariamumas. Atlikus faktorinę analizę iš anksto pasirinkus 5 faktorius, buvo įvertinti kiekvienam faktoriui priskirtų teiginių svoriai. Visi 5 faktoriai kartu paaiškina 44,67 % šio klausimyno duomenų išsibarstymą. Visų klausimyno skalių patikimumas tirtoje imtyje buvo nuo 0,49 iki 0,78 (ekstraversijos skalės Cronbacho alfa 0,78, neurotizmo skalės – 0,72, sutariamumo skalės – 0,69, sąmoningumo skalės – 0,64 ir atvirumo patyrimui skalės – 0,49).

Antrame etape buvo nustatyta sąveika tarp įgytos patirties ir psichinės būsenos vairavimo metu bei vairuotojų nuomonė apie kelių eismo priežiūros tarnybos pareigūnų darbo trūkumus. Siekiant įvertinti šiuos faktorius specialiai šiam tyrimui buvo sudarytas klausimynas pagal V. Vroomo motyvacijos teoriją bei Woodard rekomendacijas⁶.

TYRIMO REZULTATAI

Buvo ieškoma asmenybės savybių bei vairavimo stažo sąsajų. Duomenys buvo analizuojami taikant chi kvadrato kriterijų. Pagal kiekvieno bruožo išreikštumą tiriamieji buvo priskiriami grupei, kuriai būdingiausias vienas ar kitas bruožas, atsižvelgiant į subskalių vidurkius (jei tiriamojo tam tikro bruožo subskalės vidurkis didesnis už bendrąjį visos imties subskalės vidurkį, laikoma, kad šis tiriamasis pasižymi labiau išreikštu bruožu). Taip pat tiriamieji buvo suskirstyti į dvi grupes pagal turimą vairavimo stažą. Duomenų analizė atskleidė, kad vairuotojai, turintys mažesnę vairavimo stažą, pasižymi stipriau išreikšta ekstraversija ($\chi^2(1) = 11,44$, $p < 0,01$). Gauti tyrimo rezultatai pateikti 1 lentelėje.

5 John O. P., Donahue E. M., Kentle R. L. The Big Five inventory: Versions 4a and 54. Berkeley, CA: University of California, 1991

6 Woodard G. M., Cassil N., Herr D. The relationship between psychological climate and work motivation in a retail environment // *Journal of Fashion Marketing and Management*. 1994, vol. 2, p. 297–314.

1 lentelė. Vairuotojų, pasižyminčių labiau išreikšta tam tikra asmenybės savybe, priklausomai nuo skirtingo vairavimo stažo, palyginimas

Asmenybės savybės		Vairuotojų stažas	Vairuotojų skaičius	Chi kvadrato kriterijaus reikšmė (laisvės laipsniai)	P kriterijaus reikšmė (dvipusis kriterijus)
Ekstraversija	Bendrai	Iki 5 metų	86	11,44 (1)	0,001
		Virš 5 metų	47		
	Moterys	Iki 5 metų	26	3,60 (1)	0,058
		Virš 5 metų	14		
	Vyrai	Iki 5 metų	60	7,84 (1)	0,005
		Virš 5 metų	33		
Neurotizmas	Bendrai	Iki 5 metų	68	0,25 (1)	0,615
		Virš 5 metų	74		
	Moterys	Iki 5 metų	21	1,88 (1)	0,170
		Virš 5 metų	13		
	Vyrai	Iki 5 metų	47	1,82 (1)	0,178
		Virš 5 metų	61		
Sutariamumas	Bendrai	Iki 5 metų	88	5,30 (1)	0,021
		Virš 5 metų	60		
	Moterys	Iki 5 metų	21	2,46 (1)	0,117
		Virš 5 metų	12		
	Vyrai	Iki 5 metų	67	3,14 (1)	0,076
		Virš 5 metų	48		
Sąmoningumas	Bendrai	Iki 5 metų	79	5,12 (1)	0,024
		Virš 5 metų	53		
	Moterys	Iki 5 metų	20	2,00 (1)	0,157
		Virš 5 metų	12		
	Vyrai	Iki 5 metų	59	3,24 (1)	0,072
		Virš 5 metų	41		
Atvirumas patyrimui	Bendrai	Iki 5 metų	95	18,72 (1)	0,000
		Virš 5 metų	44		
	Moterys	Iki 5 metų	27	6,74 (1)	0,009
		Virš 5 metų	11		
	Vyrai	Iki 5 metų	68	13,13 (1)	0,000
		Virš 5 metų	33		

Nagrinėjant neurotizmu pasižyminčius vairuotojus gauta, kad vairuotojai ($\chi^2 (1) = 0,25$, $p > 0,05$; turintys iki 5 metų vairavimo patirties: $\chi^2 (1) = 1,88$, $p > 0,05$; bei virš 5 metų: $\chi^2 (1) = 1,82$, $p >$

> 0,05), vienodai pasižymi šia savybe. Aptariant vairuotojus, pasižyminčius labiau išreikštu sąmoningumu, galima teigti, kad, analizuojant bendrus duomenis, gauta, jog tokie vairuotojai taip pat turi mažesnę patirtį palyginus su patyrusiais: ($\chi^2(1) = 5,12, p < 0,01$). Tačiau nagrinėjant duomenis atskirai (moterų ir vyrų) statistiškai reikšmingų skirtumų nenumatyta: (moters ($\chi^2(1) = 2,00, p > 0,05$; vyrai: ($\chi^2(1) = 3,24, p > 0,05$). Nagrinėjant sutariamumu pasižyminčius vairuotojus, gauti panašūs rezultatai kaip ir sąmoningumo atveju. Bendrai analizuojant duomenis nustatyta, kad vairuotojams, pasižymintiems labiau išreikštu sutariamumu, didesnės įtakos turi mažas stažas: ($\chi^2(1) = 5,30, p < 0,05$), tačiau atsižvelgus į lytį statistiškai reikšmingų skirtumų tarp vertinamų moterų: ($\chi^2(1) = 2,46, p > 0,05$) ir vyrų: ($\chi^2(1) = 3,14, p > 0,05$) grupėse nenumatyta. Taip pat buvo nustatyta, kad vairuotojų, pasižyminčių labiau išreikštu atvirumu patyrimui, vairavimo stažas yra mažesnis: ($\chi^2(1) = 18,72, p < 0,01$; moters: $\chi^2(1) = 6,74, p < 0,01$; vyrai $\chi^2(1) = 13,13, p < 0,01$).

Vairuotojo patirtis tiesiogiai priklauso nuo pravažiuotų kilometrų skaičiaus. Duomenys apie vairuotojų psichologinę būklę pateikti 2 lentelėje.

2 lentelė. Vairuotojų psichologinės būklės etapai

Vairuotojų elgesio etapai	Psichologinė būklė	Būdingi bruožai
1	Pastovaus baimės jausmo įveikimas	Šis etapas tęsiasi pirmąsias dienas, retkarčiais kelias savaites ir reikalauja didelės psichinės įtampos. Naujokas, neturėdamas žinių ir patirties, sunkiai orientuojasi kelyje. Dėl to jis stengiasi išvengti kritinių ir konfliktinių situacijų.
2	Pavojaus neįvertinimas	Stengdamasis išvengti kritinių aplinkybių pirmame etape vairuotojas nesusidūrė su šiurkščiu elgesiu kelyje ir nepataiko į eismo įvykius. Šios aplinkybės leidžia neteisingai suvokti apie jo vairavimo meistriškumą, kuris pasireiškia rizikingu vairavimu. Šis etapas tęsiasi pirmus 3,5 – 4 tūkstančius nuvažiuotų kilometrų.
3	Padidinto saugumo jausmo korekcija	Sukaupta praktinė vairavimo patirtis iš lėto sumažina saugumo jausmą. Deja, šitas jausmas vis dar apgaulingas.
4	Objektyvus pavojaus įvertinimas	Sukaupta patirtis ir vairavimo įgūdžiai padeda nepamiršti apie kelių eismo pavojus.
5	Saugumo jausmo sumažinimas	Tęsiasi pirmus 3 – 4 vairavimo metus arba apie 100 tūkstančius pravažiuotų kilometrų. Šį fenomeną galima paaiškinti aukštu profesiniu vairuotojo lygiu, kuris išprovokuoja budrumo ir atsargumo jausmų praradimą.

Statistika rodo, kad pačius sunkiausius eismo įvykius padaro patyrę vairuotojai. Tai dar kartą rodo, kad kelių eismo saugumui turi įtakos ne tik ir ne tiek vairavimo patirtis kiek psichologinės žmogaus savybės.

Vairuotojai nurodė pagrindinius policijos pareigūnų, vykdančių eismo priežiūrą, darbo trūkumus, kurie pateikti 3 lentelėje.

3 lentelė. Kelių eismo tarnybos pareigūnų darbo trūkumai

Eil. Nr.	Trūkumo apibūdinimas	Vairuotojų skaičius	
		skaičius	%
1	Masinis baudžiamųjų funkcijų taikymas suformavo pareigūno įvaizdį, kaip vairuotojų ir pėsčiųjų priešą, nuo kurio galima laukti ne pagalbos, o tik nemalonumų.	126	42
2	Teisės pažeidimai, įgaliojimų viršijimas, nesąžiningumas ir žema bendravimo su eismo dalyviais kultūra, smulkus priekabiavimas, labiau panašus į kyšio prievartavimą.	84	28
3	Silpna pareigūnų motyvacija, atliekant socialinio aptarnavimo vykdymo funkcijas. Daugumą jų nesupranta, kad pagrindinė užduotis – kelių eismo organizavimas, sukurti geras ir patogias susisiekimo sąlygas	42	14
4	Diferencijuotas kelių eismo taisyklių traktavimas ir nuobaudų taikymas šių taisyklių pažeidėjams. Pažeidėjų, važiuojančių prestižiniais automobiliais, pažeidusių kelių eismo taisykles, pareigūnas tariamai nemato ir nestabdo.	33	11
5	Silpnas kelių eismo saugumo propagavimas.	15	5

Gauti duomenys rodo, kad 126 vairuotojai (42 %) kelių eismo tarnybos pareigūną laiko priešu, nuo kurio galima laukti tik nemalonumų. Taip pat 84 vairuotojai (28 %) kaip pareigūnų darbo trūkumus nurodė žemą bendravimo su eismo dalyviais kultūrą ir smulkų priekabiavimą.

TYRIMO REZULTATŲ APITARIMAS

Yra natūralu, kad rimtų problemų, siekiant užtikrinti saugų eismą, turi pagrindiniai eismo dalyviai – vairuotojai ir pėstieji. Vairuotojas kelyje ne tik paprastas technikas, mokantis spausti pedalus ir sukti vairą, bet tai ir asmenybė. Pagal automobilio vairavimo manieras galima tiksliai nustatyti vairuotojo asmenybę, jo pagarbą kitiems eismo dalyviams, atsakingumą, drausmę, išauklėjimą, reiklumą sau pačiam, santūrumą, budrumą ir apgalvotą atsargumą. Rizikingas manevravimas tai ne vairuotojo meistriškumo apraiška, o lengvabūdiškumo požymis. Šiuose faktoriuose slypi svarbiausios psichologinės priežastys, dėl kurių įvyksta tiek daug eismo įvykių.

Daugelis svarbių faktorių, turinčių svarų vaidmenį išvengiant eismo įvykių yra psichomotorinės vairuotojų savybės: dėmesingumas, greita reakcija, mobilumas, pusiausvyra, emociingumas ir patvarumas rizikai. Pagrindinės patyrusio vairuotojo psichologinės savybės yra gebėjimas orientuotis eismo aplinkoje, pavojingumo lygio įvertinimas, galimų sudėtingų situacijų numatymas ir jų išvengimas. Sėdintis prie vairo vairuotojas neturi teisės sumažinti dėmesingumo, jis turi būti visada pasiruošęs greitam reagavimui į eismo grėsmes, nė akimirka neatitraukti dėmesio nuo kelio ir suprasti, kad tik akimirka skiria nuo eismo įvykio ar net nuo mirties.

Vairavimas kelyje turi būti visiškai aiškus kitiems eismo dalyviams, jis negali būti klaidinantis. Moterų ir vyrų elgesys kelyje šiek tiek skiriasi. Išskyrus fiziologinius skirtumus, moterų ir vyrų elgesiui turi įtakos ir socialiniai bei kultūriniai faktoriai. Vaikinai auga labiau savimi pasitikinčiais, užprogramuotais sėkmei pasiekti, mergaitės stengiasi išvengti nesėkmių. Pagrindinį skirtumą tarp moterų ir vyrų galima apibendrinti taip: moteris labiau tiki įstatymais ir taisyklėmis, o vyrai labiau savo jėgomis ir technika. Todėl klaidos ir nelaimingi atsitikimai pas vyrus pasitaiko dažniau dėl savo galimybių pervertimo. Moterys klysta dėl nepakankamo pasitikėjimo savimi, ir didelio atsargumo. Pastebėtas įdomus faktas, kad bėgant laikui agresija pas vyrus mažėja, o pas moteris – auga, kas neigiamai atsiliepia eismo saugumui.

IŠVADOS

Apibendrinant galima padaryti išvadą, kad siekiant realizuoti naujus būdus eismo saugumui užtikrinti, būtina išskirti būdus, susietus su psichologija:

Visuomenės saugaus eismo sampratos ugdymas turi būti bendra kiekvieno visuomenės nario problema nepriklausomai nuo to ar jis vairuotojas, ar ne. Ši problema yra visuotina ir turi būti sprendžiama įstatymų leidėjų lygmeniu. Priimti sprendimai neturi atsilikti nuo šalies automobilizacijos tempų.

Kelių eismo saugumo užtikrinimas turi būti sprendžiamas ne baudomis, o požiūriu kad tai yra socialinio aptarnavimo sfera. Kelių policijos pagrindinė funkcija turi tapti eismo organizavimo problemų sprendimas ir pagalba piliečiams.

Kelių eismo kultūros propaganda per radiją ir televiziją reikalauja specialių, gerai paruoštų psichologijos ir pedagogikos programų. Pagrindinis dėmesys šiose programose turi būti skirtas visuomenės ir asmeniniam suinteresuotumui, kuris motyvuotų protingai, atsakingai, kultūringai, drausmingai elgtis kelyje, skatintų asmeninių savybių korekciją ir įvertinimą, atsakingą požiūrį į saugų eismą.

LITERATŪRA

1. Barrick M. R., Mount M. K. The Big Five personality dimensions and job performance: A meta-analysis // *Personnel Psychology*. 1991
2. Barrick M. R., Steward G. L., Piotrowski M. Personality and job performance: Test of the mediating effects of motivation among sales representatives // *Journal of Applied Psychology*. 2002.
3. Barrick M. R., Mount M. K. Yes, personality matters: Moving on to more important matters // *Human Performance*. 2005.
4. Furnham A., Forde L., Ferrari K. Personality and work motivation // *Personality and Individual Differences*. 1999.
5. Furnham A., Petrides K. V., Tsaousis I., Pappas K., Garrod D. A cross-cultural investigation into the relationships between personality traits and work values // *The Journal of Psychology*. 2005.

6. Goldberg L. R. The development of markers of the Big Five factor structure // Psychological Assessment. 1992.
7. John O. P., Donahue E. M., Kentle R. L. The Big Five inventory: Versions 4a and 54. Berkeley, CA: University of California, 1991
8. Judge T. A., Ilies R. Relationship of personality to performance motivation: A meta-analytic review // Journal of Applied Psychology. 2002.
9. Kleinbeck U., Fuhrmann H. Effects of psychologically based management system on work motivation and productivity // Applied Psychology: An International Review. 2000.
10. Kanfer R., Ackerman P. L. Individual differences in work motivation: Further explorations of a trait framework // Applied Psychology: An International Review. 2000.
11. Mount M. K., Barrick M. R., Scullen S. M., Rounds J. Higher-order dimensions of the Big Five personality traits and the Big Six vocational interest types // Personnel Psychology. 2005.
12. Pumputis, Vidmantas, Pikūnas, Alvydas, Faktorių, veikiančių saugų kelių eismą, tyrimas /Transbaltica-03: 4-osios tarptautinės konferencijos, įvykusios Vilniuje 2003 m. balandžio 10-11 d., mokslinių pranešimų rinkinys. ISBN 9986056489.
13. Sadauskas, Vigilijus, Ažubalytė, Rima, Aškinytė-Degėšienė, Rasa, Čižauskaitė-Stanaitienė, Rūta, Giršvildas, Vaidas, Saniukas, Kęstutis, Aš - eismo dalyvis : Vilnius : TEV, 2007.
14. Woodard G. M., Cassil N., Herr D. The relationship between psychological climate and work motivation in a retail environment // Journal of Fashion Marketing and Management. 1994.
15. Demografijos metraštis 2007. Statistikos departamentas prie Lietuvos Respublikos Vyriausybės, 2008. Prieiga per internetą: http://www.stat.gov.lt/lt/catalog/pages_list/?id=1567
16. Baublys Adolfas, Vasiliauskas Vasilis Aidas. Transporto infrastruktūra. Vilnius 2005.
17. VĮ Transporto ir kelių tyrimo institutas - <http://www.tkti.lt>

THE PECULIARITIES OF SECURITY OF THE ROAD TRAFFIC SAFETY

Valentinas Tumas*, Viačeslav Čigrin**
Mykolas Romeris University

Summary

The issue of this article is to find out the correlation between psychological factors and the direction of the traffic as well as to perform the complex analysis of these factors. The total number of participants of the research is 300; among them 79 female and 221 male. In order to detect and summarize the influence of psychological factors, two questionnaires were developed: one being based on the V. Vroom's motivation theory, the other is subjected to find out the level of driving skills in respect to the employment of these skills. The results of the research display the main problematic aspects in the work of officers responsible for traffic direction and common mistakes of the drivers, which directly depend on the gained driving skills and the level of the driving experience.

Keywords: drivers, safety of traffic, psychology.

Valentinas Tumas* Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Fizinio rengimo katedros lektorė.

Valentinas Tumas * Mykolas Romeris University, Faculty of Public security, Department of Physical Training, lecturer.

Viačeslav Čigrin** Mykolo Romerio universiteto Viešojo saugumo fakulteto Valstybės sienos apsaugos katedros lektorius

Viačeslav Čigrin** Mykolas Romeris university Faculty of Public Security lecturer Department of State Border Protection