

Панченко О.А., д.мед.н., профессор, Национальная медицинская академия последипломного образования им. П.Л. Шупика (г.Киев)

Кабанцева А.В., аспирант, Украинская инженерно-педагогическая академия (г.Харьков)

Зайцева Н.А., мл.научный сотрудник, ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины» (г.Константиновка, Донецкая обл.)

Гуменюк В.В., аспирант, Украинская инженерно-педагогическая академия (г.Харьков)

## **МЕДИЦИНСКИЕ ТЕХНОЛОГИИ БЕЗОПАСНОГО ВОДИТЕЛЯ.**

Статистика аварийности на дорогах Украины за первое полугодие 2015-го подтверждает печальную тенденцию последнего десятилетия. Всего по стране количество аварий с пострадавшими составило 9,8 тыс., а число погибших - 1579 человек. Следует отметить, что в 2015 году несколько сократилось как общее число дорожно-транспортных происшествий (ДТП) (на 21,6%), так и число погибших (на 22,6%). Однако существующие положительные сдвиги следует приписать, прежде всего, внешним причинам: статистика не учитывает данные по АР Крым, части Донецкой и Луганской областей, интенсивность дорожного движения в регионах, приближенных к территории с боевыми действиями, резко сократилась. Проблема повышения безопасности на дорогах остается по-прежнему острой: по вине водителей автобусов в стране погибли за полгода 19 человек и были травмированы больше 230. Между тем, до сих пор остается нерешенным вопрос повышения эффективности допуска к управлению транспортными средствами кандидатов в водители и водителей, которые осуществляют перевозки пассажиров и грузов.

В настоящее время особое внимание уделяется проблеме повышения надежности водителей автотранспорта, которая понимается как свойство человека безошибочно, точно и своевременно выполнять возложенные на него функции в течение требуемого времени и в определенных условиях деятельности. Оценка надежности предполагает наличие у кандидата в водители определенных психологических и психофизиологических особенностей, которые обеспечивают стабильность и безошибочность деятельности.

В 2012-2014 годах в ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МОЗ Украины» выполнялась бюджетная НИР «Разработка диагностического комплекса психофизиологической оценки надежности профессиональной деятельности водителей». Цель – разработка системы отбора водителей и кандидатов в водители, которые по своим психофизиологическим показателям могут надежно выполнять профессиональную деятельность. Проведено 2320 исследований.

По результатам работы выделены когнитивные (полнезависимость восприятия, уровень концентрации, устойчивости и переключения внимания,

эффективность функционирования кратковременной, долговременной и оперативной памяти, подвижность мыслительных процессов, скорость зрительно-моторных реакций), а также личностные показатели надежности (уровень эмоционального стресса и нервно-психического напряжения, свойства личности и темперамента). В результате психодиагностики установлено, что потенциально ненадежными в профессиональной деятельности по психологическим показателям являются около 25% обследованных водителей, а 5,6% - не готовы к выполнению профессиональной деятельности.

Таким образом, вопрос внесения изменений в существующую систему профилактических осмотров водителей как никогда актуален, что обусловлено трагичной статистикой ДТП в Украине, при этом необходимо определение главных аспектов внедрения в ее структуру психологических и психофизиологических обследований. Среди них: научное обоснование методик и критериев оценки, создание аппаратной базы и организация ее производства, создание единой базы результатов обследований и комиссий по выдаче заключений о допуске к управлению транспортным средством, обучение персонала, который будет проводить обследование, законодательное урегулирование данного внедрения.

Птица Геннадий Григорьевич, аспирант, Харьковский национальный автомобильно-дорожный университет, gennadij.ptitsa@yandex.ua

## **СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ МОДЕЛЕЙ ОПРЕДЕЛЕНИЯ УРОВНЯ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ НА АВТОМОБИЛЬНЫХ ДОРОГАХ**

В современной практике определения уровня безопасности дорожного движения (БДД) наибольшее применение получил метод итогового коэффициента аварийности ( $K_{ит}$ ), предложенный проф. Бабковым В.Ф., как метод, который является наиболее полным по количеству анализируемых параметров и по статистической обеспеченности, что подтверждено разработанной на его основе нормативной документацией Украины. Для обеспечения возможности применения данного метода при экспресс-анализе участков автомобильных дорог (АД) в процессе аудита БДД проведено его усовершенствование за счет учета взаимосвязи параметров условий и режимов движения при определении уровня БДД. Разработаны модели определения  $K_{ит}$  на основе редукции частных коэффициентов аварийности ( $K_i$ ), которые, в процессе исследований, сгруппированы в устойчивые кластеры по однородности признаков. Для выбора модели  $K_{ит}$ , которая наилучшим образом отображает исследуемый процесс, а именно аварийность на АД, проведена их экспериментальная проверка, которую условно можно разделить четыре основных этапа (рис.1).