

УДК 629.331-051:159.944

Панченко О.А., Кабанцева А.В., Сердюк І.О.

БЕЗПЕЧНА ДІЯЛЬНІСТЬ ВОДІЯ-ПРОФЕСІОНАЛА ЗА МЕДИКО-ПСИХОЛОГІЧНИМИ ПАРАМЕТРАМИ

Панченко О.А., Кабанцева А.В., Сердюк І.О. Безпечна діяльність водія-професіонала за медико-психологічними параметрами. Стаття присвячена організаційно-правовим проблемам щодо реалізації медико-психологічного контролю водіїв-професіоналів. Представлені матеріали містять досвід європейських країн щодо організації контролю за останніми. Наведено медико-психологічні параметри, діагностичний комплекс методів і методик щодо об'єктивізації стану. За запропонованим діагностичним комплексом представлено результати досліджень. Вивчення об'єктивізації стану водіїв-професіоналів надає можливість виявляти відносні протипоказання до здійснення професійної діяльності, а це, в свою чергу, забезпечує підвищення безпеки дорожнього руху. Поряд з цим, результати дослідження свідчать про необхідність змін організаційних підходів щодо діючої системи контролю стану водіїв-професіоналів в Україні.

Ключові слова: водії-професіонали, психодіагностика, медико-психологічні параметри, контроль, когнітивна сфера, особистісні характеристики, надійність професійної діяльності.

Панченко О.А., Кабанцева А.В., Сердюк І.А. Безопасная деятельность водителя-профессионала по медико-психологическим параметрам. Статья посвящена организационно-правовым проблемам по реализации медико-психологического контроля водителей-профессионалов. Представленные материалы содержат опыт европейских стран по организации контроля за последними. Приведены медико-психологические параметры, диагностический комплекс методов и методик по объективизации состояния. По предложенному диагностическому комплексу отображены результаты исследований. Изучение объективизации состояния водителей-профессионалов предоставляет возможность выявить относительные противопоказания к осуществлению профессиональной деятельности, обеспечивая, тем самым, повышение безопасности дорожного движения. Наряду с этим, результаты исследования свидетельствуют о необходимости изменений организационных подходов к действующей системе контроля состояния водителей-профессионалов в Украине.

Ключевые слова: водители-профессионалы, психодиагностика, медико-психологические параметры, контроль, когнитивная сфера, личностные характеристики, надежность профессиональной деятельности.

Постановка проблеми. За даними Всесвітньої організації охорони здоров'я дорожньо-транспортний травматизм є восьмим у переліку причин смертності у світі. Він на першому місці серед причин смертності серед молоді у віці 15–29 років, на другому – серед дітей у віці 5–14 років. Понад 43% загиблих є пішоходами та велосипедистами. За показником смертності внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП) Україна посідає п'яте місце у Європі [1]. Причинами стали: збільшення кількості швидкохідних автомобілів на дорогах, недосконалість самих доріг, їхнього облаштування, а також інші види ризиків навколишнього середовища. Все це зумовило значне збільшення інформаційного навантаження на водія, ніж у минулі роки.

Дорожня обстановка, інформація про неї вимагають швидкої її обробки, оперативного прийняття рішень, зокрема швидких і точних дій щодо виконання цих рішень. Саме в цих психологічних якостях проявляється так званий «людський фактор», в якому зараз бачать домінуючу причину аварій на дорогах. Сьогодні, у зв'язку з цим, проблема визначення критеріїв та стандартів вимог, що пред'являються до особистості водія-професіонала, є актуальною у забезпеченні високої надійності виконання професійних обов'язків.

Аналіз останніх досліджень та публікацій. Сучасна професійна діяльність водія має значну кількість негативних тенденцій: велика відповідальність, постійна психоемоційна напруга, довготривале перебування у вимушеному положенні, перевтома. Також вона часто супроводжується впливом небезпечних зовнішніх чинників, серед яких – неефективна

організація дорожнього руху. Слід підкреслити, погіршення психічного або фізичного стану при управлінні автомобілем може бути джерелом помилкових дій, аварійних ситуацій, і, як наслідок, виникнення дорожньо-транспортних пригод з травматизмом або навіть зі смертельними випадками.

За даними скринінг-оцінки групи водіїв та групи осіб, що мають високі ризики погіршення стану здоров'я у зв'язку з професійною діяльністю, що проводилася ДУ «Інституту праці імені Ю.І. Кундієва Національної академії медичних наук України», м. Київ, були отримані наступні результати: стрес, пов'язаний з трудовою діяльністю, виявлений у 6,6% водіїв, які брали участь у дослідженні; синдром «вигорання» – у 4% водіїв [2]. З точки зору світової статистики та катастрофічної ситуації з травматизму, це свідчить про неадекватну вибірку водіїв чи застарілий, неефективний інструментарій щодо оцінки стану здоров'я досліджених за медико-психологічними параметрами.

У проблемі безпеки дорожнього руху багато уваги приділяється якості дорожнього покриття і транспортним засобам, наскільки останні відповідають сучасним вимогам транспортування пасажирів. Поряд з цим, хочемо зауважити, що водій може мати новітній транспортний засіб з сучасними технологіями безпеки, здійснювати керування на якісному дорожньому полотні, але бути професійно ненадійним щодо виконання своїх обов'язків. Прикладами останнього може бути велика кількість випадків, що відбуваються за участю українських водіїв на європейських дорогах. Наведемо декілька з них: у квітні 2018 року на території Польщі в районі міста Жори в ДТП потрапив пасажирський автобус з українськими номерами, який повертався з Праги (водій не помітив причеп трактора) [3]; у травні 2018 року у Будапешті двоповерховий туристичний автобус Setra з Хмельницької області України на швидкості зніс 3,65-метровий обмежувач висоти [4].

Отже, українські водії, керують сучасними транспортними засобами на європейських дорогах з українськими документами, що не відповідають європейській сертифікації, тим самим, скоюють аварії та інші правопорушення. З 2011-го по 2016 рр. в Україні зареєстровано 170,8 тис. ДТП з потерпілими, в яких загинули 26,7 тис., травмовані 210,4 тис. осіб. При цьому соціально-економічні втрати України, за підрахунками експертів Світового банку, становлять близько \$4,5 млрд – це майже 3,4% ВВП країни (в розрахунках 2014 року) [5].

Наукові дослідження доводять, що більш ніж у 90% усіх нещасних випадків причиною є людський фактор [6]. Отже, як показує практика, далеко не всі водії здатні постійно проявляти належну готовність до керування та надійно виконувати свої професійні обов'язки. У зв'язку з цим перед зацікавленими структурами (Міністерство охорони здоров'я, Міністерство інфраструктури, Національна поліція) постали нові за змістом завдання: розробка і затвердження організаційно-психологічної моделі оцінки та контролю надійності професійної діяльності водія-професіонала.

У країнах Європи такий контроль затверджений на законодавчому рівні та ефективно функціонує з 1986 року. Чехія, Словаччина, Болгарія, Туреччина, Австрія, Німеччина, Іспанія, Польща, Бельгія, Франція, Швейцарія та інші – країни, де законодавчо закріплено медико-психологічний контроль водіїв. Дані заходи надали можливість знизити частку ДТП від 25 до 50%.

Прикладом ефективною системи безпеки дорожнього руху є діючі психологічні обстеження в Польщі, що мають законодавче обґрунтування про психологічні обстеження претендентів на отримання водійських посвідчень водіїв та осіб, які здійснюють роботу в якості водія.

На території Німеччини функціонує «ідіотен-тест». Даний тест вміщує медико-психологічне обстеження, що призначається особам, які керували транспортним засобом у стані алкогольного або наркотичного сп'яніння, а також особам, які набрали максимальну кількість штрафних пунктів (18) за різні порушення правил дорожнього руху. У судовому порядку визнаються правопорушники, непридатні до подальшої участі в дорожньому русі, а також

визначається вид та термін покарання і грошовий штраф, що залежать від тяжкості правопорушення, а також від місячного доходу особи, яка вчинила правопорушення [7].

22–23 червня 2017 року в Україні відбувся Перший міжнародний конгрес з питань реформування системи управління безпекою дорожнього руху в Україні під гаслом: «Безпека на дорогах України заради життя людини». Державним закладом «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України» було представлено низку пропозицій щодо удосконалення безпеки дорожнього руху на основі досвіду науково-практичної діяльності Центру з даним контингентом осіб у рамках науково-дослідницьких робіт, дисертаційних досліджень. Одною з пропозицій було реалізація медико-психологічного контролю в Україні за допомогою Віденської тестової системи «VIENNA TRAFFIC».

15 травня 2018 року в Україні відбулася презентація сучасного інструменту психологічної атестації водіїв – VIENNA TRAFFIC, розробленої австрійською компанією Schuhfried. VIENNA TRAFFIC використовується в більш ніж 70 країнах світу та офіційно затверджена для застосування на законодавчому рівні в 16 з них. Необхідність впровадження психологічної атестації водіїв в Україні існує вже сьогодні. Зараз відбувається тестування системи оцінки щодо перспектив впровадження систем тестування в Україні.

Слід наголосити на тому, що професійні якості можуть бути отримані спеціальною підготовкою, відпрацьовані, удосконалені тренуваннями, в свою чергу, індивідуально-типологічні якості досить стійкі і мало піддаються коригуванню. На основі світового досвіду і європейських підходів до формування безпечної діяльності допуск до виконання професійних обов'язків стає можливим тільки після перевірки функціональних, психологічних, медичних можливостей людини щодо виконання праці в особливих умовах діяльності. Лише після прийняття позитивного рішення оцінюються професійні можливості претендента на водійську діяльність. Саме такий підхід є запорукою якісного відбору відповідно за особистісними, когнітивно-перцептивними, мотиваційними, психофізіологічними якостями, що відповідають вимогам надійного, безпомилкового, безпечного керування транспортним засобом. А це є найголовнішим аргументом щодо організації фахової діяльності.

Мета статті: розробка організаційно-правових засад щодо реалізації медико-психологічного контролю водіїв-професіоналів; формування та розробка діагностичного комплексу об'єктивізації стану здоров'я водіїв-професіоналів.

Виклад основного матеріалу дослідження і результатів дослідження. Дослідження проводилися на базі Державного закладу «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр МОЗ України», у якому взяли участь 108 чоловік: 20 водіїв ДСНС України (ДСНС України), 25 водіїв Станції швидкої медичної допомоги (СШМД) м. Костянтинівки Донецької області, 63 водії маршрутних автобусів м. Костянтинівки та м. Дружківки Донецької обл. Середній вік респондентів $38,5 \pm 8,71$ року, середній стаж водіння транспортного засобу $19 \pm 8,77$ років.

Методи дослідження: фізіологічні, діагностичні, антропометричні, нейрофізіологічні, біохімічні, біофізичні, психофізіологічні, психодіагностичні, теоретико-методологічний аналіз.

На основі аналізу наукових джерел, професіограми та даних медико-психологічного обстеження водіїв-професіоналів визначено параметри, що впливають на надійність виконання професійної водійської діяльності:

1. Особистісні:

- стресостійкість;

- індивідуальні властивості особистості (індивідуально-типологічні особливості, міжособистісні взаємовідносини; властивості нервової системи за психомоторними показниками);

- стратегії і тактики поведінки під час конфліктної ситуації;

- інтерес до техніки, технічна грамотність.

2. Мотиваційні:

- мотиваційна спрямованість (визначення переважаючої мотивації);

- задоволеність працею.

3. Когнітивні:

- полезалежність/полenezалежність сприйняття;
- концентрація, стійкість, переключення, обсяг, переключення уваги;
- короткочасна, довготривала, оперативна пам'ять;

4. Психофізіологічні:

- проста та складна зорово-моторні реакції;

5. Функціональні:

- функціонування опорно-рухового апарату;
- функціонування серцево-судинної системи;
- функціонування нервової системи;
- функціонування внутрішніх органів;
- функціонування дихальної системи.

На основі сформульованих параметрів укомплектовано протокол медико-психологічного обстеження водіїв, до якого увійшли: клінічне дослідження водіїв лікарями терапевтом і неврологом, функціональні, ультразвукові, клініко-лабораторні, психодіагностичні дослідження. До психодіагностичного комплексу увійшли наступні методики: «Метод колірних виборів Люшера»; методика «Фігури Готтшальдта»; «Таблиці Шульте»; «Таблиці Горбова-Шульте»; «Заучування 10 слів» А.Р.Лурія; методика діагностики оперативної пам'яті «Шкали приладів»; теплінг-тест Є.П. Ільїної; швидкість зорово-моторних реакцій; індивідуально-типологічний опитувальник Собчик; опитувальник «Людина-техніка»; шкала організаційного стресу Мак-Ліна; методика визначення стратегії поведінки в конфлікті К.Томаса; методика «Інтегральна задоволеність працею» Н.П. Фетіскіна; «Мотивація професійної діяльності» К. Замфіра в модифікації А.А. Реана.

Результати психодіагностичного обстеження надали змогу встановити індивідуальні особливості, наявний стан водіїв-професіоналів і тим самим диференціювати відхилення від норми за параметрами надійності.

За результатами медичного обстеження було виявлено наступну соматичну патологію: у 67,3 % водіїв діагностовано структурні зміни печінки і жовчного міхура, порушення ритму серця – 56,3%, остеохондроз хребта – 31,1%, помірні порушення вентиляції легенів – 22,9%, дисциркуляторна енцефалопатія – 22,3%, поєднана патологія дисциркуляторна енцефалопатія та остеохондроз хребта – 13,4 %, порушення біоелектричної активності головного мозку – 12,5%, значні порушення вентиляції легенів 4,2%.

Психодіагностика надала змогу встановити: зниження показників перемикання уваги діагностовано у 20,2% водіїв, тобто у цих респондентів існують труднощі у свідомому перемиканні уваги з одного об'єкта на інший, як наслідок, недосконалий контроль дорожньо-транспортної обстановки; зниження обсягу уваги – 14,3%, а отже, існують труднощі здійснення декількох завдань одночасно; порушення стійкості уваги – у 18,2%, та порушення концентрації уваги – у 16,6%. Такі водії відчують складнощі в зосередженні на об'єкті діяльності, мають виснаження, низьку продуктивність праці в умовах сильних сторонніх подразників.

У 77,7% спостерігається зниження оперативної пам'яті, довготривалої – у 35,5%, короткострокової – у 32,4%, що перешкоджає збереженню актуальної на момент діяльності інформації, набуттю і збереженню професійного досвіду, відтворенню інформації в умовах жорстко обмеженого часу.

Також визначається зниження показників швидкості зорово-моторних реакцій: простої – у 43,8% осіб, складної – у 66,6% осіб, що свідчить про стан зниженої працездатності. Зазначені чинники є провісниками розвитку різноманітних патологічних процесів у центральній нервовій системі. Вся діяльність водія являє собою безперервний ланцюг різних реакцій. Несвоєчасні або неточні реакції призводять до небезпеки дорожнього руху.

У результаті вивчення індивідуальних особливостей і психологічного благополуччя респондентів було з'ясовано, що показники нервово-психічної напруги і емоційного стресу в досліджуваній групі відповідають низькому рівню. Цей факт свідчить про сприятливий емоційний стан. У більшості водіїв-професіоналів (83,3%) переважає внутрішня мотивація

професійної діяльності, яка пов'язана безпосередньо з самим процесом діяльності. Люди, які займають певне робоче місце, отримують задоволення від справи, яку виконують. Вони прагнуть працювати і приносити користь своєю справою. Серед учасників дослідження 84,6% відзначають високий рівень інтегральної задоволеності своєю професійною діяльністю. Переважна більшість випробовуваних – 66,6% – у конфліктній ситуації схильні йти на компроміс. Тобто представники даної професії достатньо комунікативні та компетентні в галузі стратегії поведінки у конфліктній ситуації.

У 38% обстежених водіїв діагностовано високий рівень екстраверсії, що свідчить про соціальну активність і комунікабельність представників даної професії. Наведені характеристики мають сприятливий вплив на виконання професійної діяльності респондентів, оскільки дані категорії водіїв належать певною мірою до системи «людина-людина», тобто відбувається постійна взаємодія з іншими людьми. Водії пожежної служби та швидкої допомоги постійно спілкуються з колегами задля виконання поставлених професійних цілей і в своїй діяльності стикаються з емоційними переживаннями людей, які опинились в скрутній стресовій життєвій ситуації, а це висуває вимоги до високого самовладання водія.

Поряд з цим, у 15,2% водіїв виявлені високі показники за шкалою ригідності, що при помірних значеннях може говорити про високу самооцінку, наполегливість, цілеспрямованість, активність, однак, при надмірно виражених значеннях ця якість може характеризуватися вираженим суб'єктивізмом, заскорузлістю установок, схильністю до педантизму і настороженої підозрливості.

У результаті вивчення індивідуальних особливостей респондентів виявлено дезадаптивні властивості – у 16,6%, а саме: виражений індивідуалізм у 11,1% осіб, у 5,5% – високий рівень конфліктності та схильність до суперництва. Вказані особливості спричиняють складності взаємодії водія з оточенням, тобто такі респонденти прагнуть створити свій мікросвіт та відмежуватися від сторонніх. Вони не почуваються частиною оперативної групи, у свою чергу, колеги не можуть довіряти таким працівникам у складних обставинах (*рис. 1*).

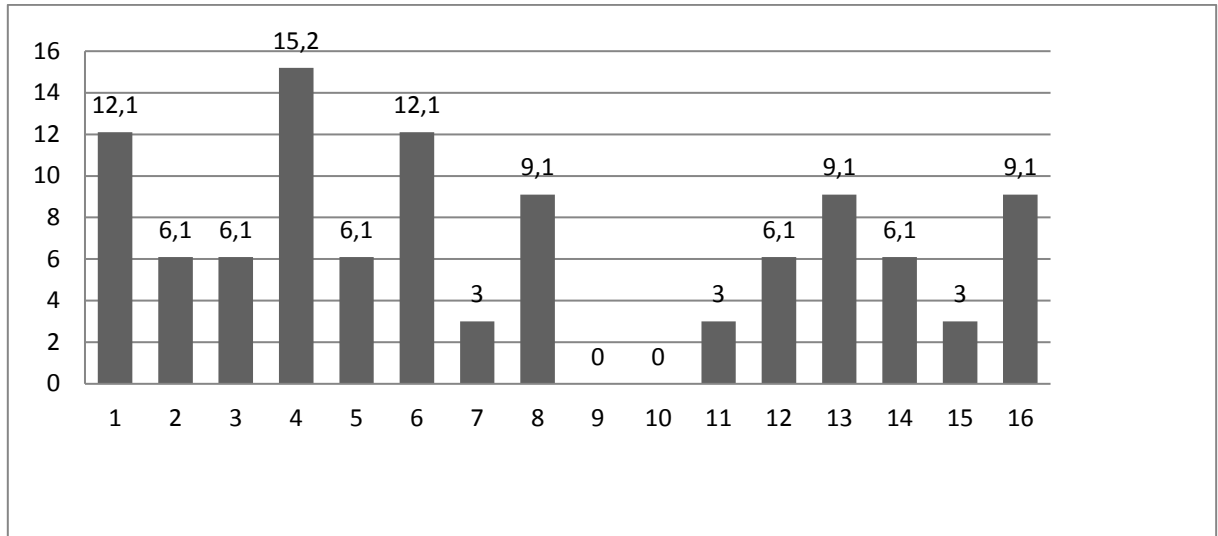
У 72% випробовуваних діагностовано стабільний тип нервової системи. Тип нервової системи є показником працездатності нервових клітин і нервової системи в цілому. Сильна нервова система витримує великі за величиною і тривалістю навантаження, ніж слабка.

Також у респондентів прослідковується наявність низьких показників швидкості прийняття рішень – 5,5% осіб, психічної стійкості – 5,5% осіб, стійкості до зовнішніх подразників – 11,1% осіб. Разом із тим, 33,3% досліджуваних відзначають, що погано переносять одноманітну роботу (*рис. 2*).

Відомо, що одноманітна робота пригнічує сенсорно-перцептивні процеси, слабка нервово-психічна і соціальна стійкість порушує продуктивне функціонування організму та психіки людини, і, як наслідок, низький рівень відображення, сприйняття впливів навколишньої дійсності, адекватної саморегуляції, відсутність динамічного розвитку особистості.

Під час дослідження встановлено також, що у більшості водіїв екстреного транспорту (84,2%) існує полезалежність. А це свідчить про схильність водіїв до ілюзій сприйняття, тобто останні можуть не розпізнати об'єктів чи суб'єктів дорожнього руху. Також особи з полезалежністю зазнають труднощів у подоланні контексту ситуації, відділенні стимулу від її фону, ігнорують менш помітні риси аналізованого об'єкта, орієнтуючись на його зовнішні ознаки. Побічно полезалежність пов'язана з труднощами в зміні установки. Все це має негативний вплив на процес і результат прийняття рішення.

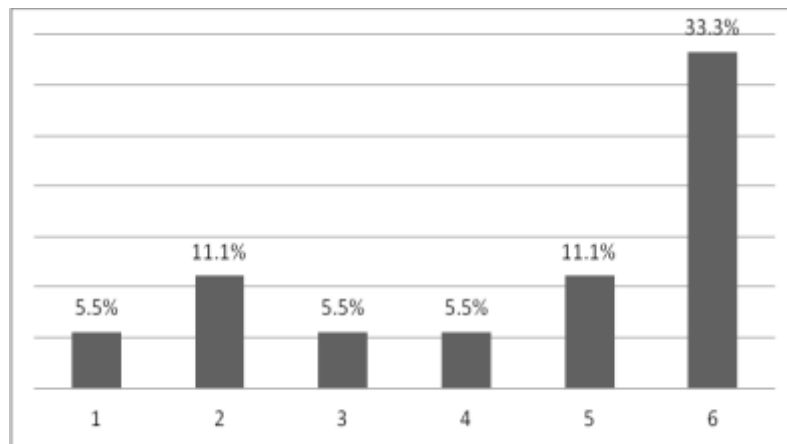
Отже, водій з наведеними характеристиками, що виходять за межі норми, має дезадаптивну структуру особистості, тобто повільно реагує на стан дорожньої обстановки, має схильність до ілюзій сприйняття, складності у відділенні фігури від фону, у збереженні й вилученні з минулого досвіду необхідної інформації, має ознаки сповільненості розумових процесів при прийнятті рішення, загальмованості при надзвичайних ситуаціях, що призводить до виникнення дорожніх аварій та економічних збитків. Такий водій не може виконувати надійно свою професійну діяльність. Він сам є загрозою виникнення дорожньо-транспортної пригоди, каліцтва, інвалідизації і навіть смерті будь-яких учасників дорожнього руху.



- | | | |
|------------------|--------------------|----------------------|
| 1. Екстраверсія | 7. Тривожність | 13. Лідерство |
| 2. Спонтанність | 8. Лабільність | 14. Комуникативність |
| 3. Агресивність | 9. Конформність | 15. Індивідуалізм |
| 4. Ригідність | 10. Неконформність | 16. Конфліктність |
| 5. Інтроверсія | 11. Компромісність | |
| 6. Сензитивність | 12. Залежність | |

Рис. 1. Результати психодіагностичного дослідження за методикою «Індивідуально-типологічний опитувальник Л.Н. Собчик»

Наявність зазначених особливостей у спеціалістів можуть вносити певний дисонанс щодо реагування на складні умови праці.



1 – конфліктність; 2 – виражений індивідуалізм; 3 – низька швидкість прийняття рішень; 4 – низька емоційна стійкість; 5 – низька стійкість до зовнішніх подразників; 6 – низька стійкість до монотонії

Рис. 2. Особистісні характеристики, що можуть негативно впливати на виконання професійної діяльності

Висновки:

1. Основна причина дорожньо-транспортних пригод – помилка людини. Проведені дослідження показують, що водії, у яких виявлені порушення за розглянутими медико-

психологічними показниками, складають групу ризику і схильні до помилкових дій, а це найбільш характерно для критичних і аварійних ситуацій.

2. З огляду на психоемоційне навантаження водія-професіонала, дедалі більшу складність, інтенсивність і напруженість водійської діяльності необхідним виступає модернізація професійного відбору осіб на дану посаду, зокрема, через організацію медико-психологічного контролю.

3. Розв'язання проблеми ідентифікації потенційно небезпечних водіїв і водійок, непридатних до професійного водіння, сприятиме підвищенню надійності і безаварійності професійної діяльності водіїв, запобіганню аварійним ситуаціям на дорогах, зменшенню економічних втрат, попередженню посттравматичних психічних розладів в учасників, свідків ДТП та членів їхніх сімей. Таким чином, впровадження психологічної атестації водіїв в Україні є першочерговою умовою підвищення безпеки дорожнього руху.

4. Однією з нагальних проблем сучасної України є проблема підготовка висококваліфікованих кадрів – транспортних психологів. Університетське навчання і магістратура з психології транспорту існує в переважній більшості європейських країн, включаючи сусідів України.

Перспективи подальших досліджень. Актуальним завданням є розробка технології медико-психологічного контролю з використанням загальноприйнятих тестових систем та на їхній основі приладів, а також розбудова засад щодо впровадження професійної підготовки та перепідготовки транспортних психологів в Україні.

Список використаних джерел

1. Украина попала в топ-десятку рейтинга по уровню смертности в ДТП [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://comments.ua/society/592745-ukraina-popala-top-desyatku-reytinga.html>.
2. Глембоцька А. Особливості професійного здоров'я водіїв в Україні / А. Глембоцька // Центр громадського здоров'я МОЗ України : м-ли презентації Віденської системи тестування водіїв Vienna Traffic (15 травня 2018р., м. Київ).
3. У Польщі потрапив у ДТП автобус з українцями // Європейська правда. Міжнародна безпека та євроінтеграція України. – 18 квітня 2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <https://www.eurointegration.com.ua/news/2018/04/18/7080606/>.
4. 28 українських туристів постраждали у великій ДТП у Будапешті // LB.ua. – 29 травня 2018 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : https://ukr.lb.ua/society/2018/05/29/398903_28_ukrainskih_turistiv_postrazhdali.html.
5. Стратегія підвищення рівня безпеки дорожнього руху в Україні на період до 2020 року / схвалено розпорядженням Кабінету Міністрів України від 14 червня 2017 р. № 481-р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.
6. Психологія безпеки праці і ергономіка [Електронний ресурс] // Психологія і безпека праці. – 2016. – Режим доступу : http://pidruchniki.com/17190512/bzhd/psihologiya_bezpeka_pratsi.
7. Идиотен-тест [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.idiotentest-ru.de/home.htm#1>.

Spysok vykorystanykh dzherel

1. Ukraina popala v top-desyatku rejtinga po urovnju smertnosti v DTP [Elektronnij resurs]. – Rezhim dostupu : <https://comments.ua/society/592745-ukraina-popala-top-desyatku-reytinga.html>.
2. Hlembotska A. Osoblyvosti profesiinoho zdorovia vodiiv v Ukraini / A. Hlembotska // Tsentr hromadskoho zdorovia MOZ Ukrainy : m-ly prezentatsii Videnskoj systemy testuvannia vodiiv Vienna Traffic (15 travnia 2018 r., m. Kyiv).
3. U Polshchi potrapyv u DTP avtobus z ukraintsiamy // Yevropeiska pravda. Mizhnarodna bezpeka ta yevrointehratsiia Ukrainy. – 18 kvitnia 2018 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <https://www.eurointegration.com.ua/news/2018/04/18/7080606/>.
4. 28 ukrainskykh turistiv postrazhdaly u velykii DTP u Budapeshti // LB.ua. – 29 travnia 2018 r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : https://ukr.lb.ua/society/2018/05/29/398903_28_ukrainskih_turistiv_postrazhdali.html.
5. Stratehiia pidvyshchennia rivnia bezpeky dorozhnogo rukhu v Ukraini na period do 2020 roku / skhvaleno rozporiadzhenniam Kabinetu Ministriv Ukrainy vid 14 chervnia 2017 r. № 481-r. [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/481-2017-%D1%80>.
6. Psykholohiia bezpeky pratsi i erhonomika [Elektronnyi resurs] // Psykholohiia i bezpeka pratsi. – 2016. – Rezhym dostupu : http://pidruchniki.com/17190512/bzhd/psihologiya_bezpeka_pratsi.

7. Idiotes-test [Elektronnyi resurs]. – Rezhym dostupu : <http://www.idiotentest-ru.de/home.htm#1>.

Panchenko, O.A., Kabantseva, A.V., Serdyuk, I.O. Medical and psychological parameters of safe driving for work. *The article analyzes the conditions and psychological aspects of driving for work. The author presents the research results related to the cognitive and personal characteristics of professional drivers as well as a set of instruments to assess their psychological state and the criteria of driver's reliability according to their cognitive and personal characteristics. Professional drivers need not only special attention from medical examiners, but also psychological monitoring based on the mental state standards. Persons who don't meet the standards form a risk group and are prone to false actions, which is most relevant for critical and emergency situations. Given the increasing complexity, intensity and stressfulness of driving for work, more attention should be paid not only to the driver's professional qualities, but also to their mental condition and psychological well-being. There is a growing need for medical and psychological monitoring of drivers' ability to work including their personal characteristics such as aggressiveness, assertiveness, individualism, low mental and social stability, which are relative contraindications to driver profession. Driving for work, which is associated with risks to drivers and other people's life and health, needs social guarantees and legal support.*

Key words: professional drivers, psychological assessment, psychological aspect, psychological parameters, cognitive characteristics, personal characteristics, professional reliability.

Відомості про авторів

Панченко Олег Анатолійович, доктор медичних наук, Заслужений лікар України, професор кафедри медичної інформатики Національної медичної академії післядипломної освіти ім. П.Л. Шупика, м.Київ, Україна.

Panchenko, Oleg Anatoliiovych, PhD in Medicine, The Honorable Doctor of the State of Ukraine, Professor of the Department of Medical Informatics of the National Medical Academy of Postgraduate education named after P.L. Shupyk, Kyiv, Ukraine.

E-mail: rdckonst@ukr.net

Кабанцева Анастасія Валеріївна, кандидат психологічних наук, доцент кафедри психології Міжрегіональної академії управління персоналом, м. Київ, Україна.

Kabantseva, Anastasiia Valeriivna, Ph.D. of psychology, assistant professor of psychology Interregional Academy of Personnel Management, Kyiv, Ukraine.

E-mail: rdckonst@ukr.net

Сердюк Ірина Олександрівна, молодший науковий співробітник, практичний психолог Державного закладу «Науково-практичний медичний реабілітаційно-діагностичний центр Міністерства охорони здоров'я України», м. Костянтинівка, Донецька обл., Україна.

Serdyuk, Iryna Olexandrivna, junior researcher, practical psychologist State institution "Scientific-practical medical rehabilitation and diagnostic center of the Ministry of Health of Ukraine", Kostyantynivka, Donetsk region, Ukraine.

E-mail: rdckonst@ukr.net

Отримано 4 червня 2018 р.
Рецензовано 11 червня 2018 р.
Прийнято 18 червня 2018 р.