

Резюме

**ПИТАННЯ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ
САНІТАРНО-ЕПІДЕМІОЛОГІЧНОЇ
БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ
ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖІВ**

*Каськов Ю.Н., Фархатдінов Г.А.,
Подкоритов Ю.І.*

Розглянуто питання забезпечення санітарно-епідеміологічної безпеки залізничних перевезень пасажирів і вантажів. Наведена статистика аварійних ситуацій на залізничному транспорті та аналіз випадків виникнення небезпеки епідемій при перевезенні пасажирів.

Ключові слова: залізничний транспорт, безпека

Summary

**PROBLEMS OF SANITARY AND
EPIDEMIOLOGICAL SAFETY OF RAIL
PASSENGER AND FREIGHT TRAFFIC**

*Kaskov Yu.N., Farkhatdinov G.A.,
Podkorytov Yu.I.*

Questions of sanitary and epidemiological safety of rail passenger and freight traffic were considered. Statistics of accidents on the railways and analysis of epidemics of danger to passengers represented.

Keywords: railway transport, safety

*Впервые поступила в редакцию 22.08.2012 г.
Рекомендована к печати на заседании
редакционной коллегии после рецензирования*

УДК 612.821:625.096

**ПСИХОФИЗИОЛОГИЧЕСКИЙ АСПЕКТ БЕЗОПАСНОСТИ
ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

Панченко О.А.

*Донецкий национальный медицинский университет им. М. Горького
ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический
центр МЗ Украины», Донецк*

В статье приведен анализ ситуации по безопасности дорожного движения, сложилась в Украине в последние четыре года. Акцентируется внимание на необходимости систематического психофизиологического контроля за состоянием водителей автомобильного транспорта, а также важности разработки системы экспресс-диагностики психофизиологических показателей водителей, в первую очередь, пассажирского транспорта.

Продемонстрированы промежуточные результаты обследования водителей, которые указывают на необходимость комплексного подхода к определению возможности управления транспортным средством, с учетом медицинской, психологической и психофизиологической составляющих. Приводятся конкретные предложения по повышению безопасности дорожного движения с использованием опыта стран Европейского Союза.

Ключевые слова: автомобильный транспорт, психофизиологический отбор водителей, диагностический комплекс, готовность к профессиональной деятельности.

Дорожно-транспортные происшествия в настоящее время продолжают занимать одно из первых мест среди причин травматизма. По данным ООН, ежегодно в мире от ДТП погибает около 1 миллиона человек. По данным Комиссии европейского сообщества, вследствие полученных травм в ДТП около 45 тысяч

европейцев погибают и 1,6 миллионов получают ранения. Показатель количества смертельных случаев на 1 млн транспортных средств в Украине в 8 раз выше, чем в развитых европейских странах.

В течение последних четырех лет (2008-2011 гг.) в Украине наблюдалась

тенденция к уменьшению количества ДТП, а также количества погибших на 37,4 % и травмированных на 40,3 %. Однако, число погибших в ДТП в течение 2011 года на 100 тыс. населения составляет 10,6, тогда как в странах Европейского Союза в среднем - 6-8 погибших на 100 тыс. населения, а лучшие показатели составляют 3-5 погибших на 100 тыс. населения.

Профессиональная деятельность водителей связана с высоким нервно-эмоциональным напряжением, с высокой ответственностью, большой ценой ошибок, наличием личного риска и риска для окружающих при ошибочных действиях. Значительно возрастают требования, предъявляемые к психике человека, элементами которой являются: восприятие, внимание, память, мышление, навыки, эмоции, мотивация, свойства личности. Преобладание человеческого фактора в структуре аварийности требует повышенного внимания к самому водителю, его психоэмоциональному состоянию и психофизиологическим данным.

Правительство Украины считает необходимым повышение требований к перевозчикам, а также к автошколам, занимающимся подготовкой водителей. В связи с этим, первостепенными задачами повышения безопасности дорожного движения являются обучение слушателей автошкол основам психофизиологии водительского труда и профессиональный психофизиологический отбор водителей.

Обоснованной является необходимость включения в типовые учебные программы для водителей всех категорий мото- и автотранспортных средств занятий по основам психофизиологии труда и поведения.

В нашем государстве существует система медицинских осмотров кандидатов в водители и водителей транспортных средств для определения способности к безопасному вождению, включающая предварительные, периодические, ежемесячные, предрейсовые, послерейсовые осмотры, а также внеочередные

осмотры. Однако, психофизиологическая характеристика водителей, как обязательная составляющая осмотров, не учитывается, несмотря на то, что психологический фактор не менее, а иногда и более значим в ситуации вождения, чем физическое самочувствие человека.

Психофизиологическая безопасность дорожного движения предполагает систематический контроль психофизиологического состояния водителей, а также экспресс-диагностику готовности к выполнению профессиональной деятельности, в первую очередь, водителей общественного транспорта. Поэтому задачей медицинских учреждений, проводящих осмотры водителей, наряду с оценкой соматического здоровья, должно стать установление психофизиологических характеристик, влияющих на надежность, успешность и безопасность вождения. Повышение безопасности дорожного движения при одновременном сохранении производительности автомобильного транспорта невозможно без своевременного выявления и отстранения от управления транспортным средством лиц со сниженными показателями психофизиологических функций.

В Государственном учреждении «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины» еще в 2007 году проводилось исследование психофизиологических характеристик водителей маршрутных такси. Выборку составили водители маршрутных такси Донецкой области.

По результатам исследования были выявлены водители с острыми состояниями инфаркта миокарда, ишемии нервной системы и грубыми нарушениями мышечной активности, встречались случаи выявления абстинентного состояния в результате приема алкоголя, отмечена психофизиологическая неготовность к профессиональной деятельности. В целом же было установлено, что исключительно лишь медицинское обследование на сегодняшний момент несовершенно, а методический комплекс экспертизы

профессиональной пригодности водителей не соответствует современным требованиям.

В ГУ «НПМ РДЦ МЗ Украины» с начала 2012 года выполняется исследование, целью которого является разработка диагностического комплекса психофизиологической оценки надежности профессиональной деятельности водителей. Диагностический комплекс включает антропометрические, физиологические, диагностические, клиничко-лабораторные, биохимические, психодиагностические методы исследования. На данном этапе комплекс апробирован на 48 водителях, 23 из которых – водители маршрутных автобусов и 25 – контрольная группа водителей МЧС. Полученные на данной выборке данные дают представление о психофизиологическом состоянии обследованных и, в определенной степени, свидетельствует об общих тенденциях. Так, нарушения функций сердца имеют 56,2 % обследованных, неврологический диагноз (дисциркуляторная энцефалопатия различной степени выраженности, остеохондрозы) – 37,5 %, хроническую патологию печени – 35,4 %, желчного пузыря – 62,5 %, нарушение кратковременной и долговременной памяти – около 40 %, ригидность мышления – 36,2 % и пр.

Таким образом, учитывая сложившуюся ситуацию и острую актуальность повышения безопасности дорожного движения, необходимо:

1. Провести комплексное медико-психологическое обследование водителей пассажирского транспорта с целью отработки и утверждения методики экспресс-диагностики психофизиологической надежности профессиональной деятельности водителей.
2. Ввести жесткую регламентацию режимов труда и отдыха с видеофиксацией и информатизацией производственного процесса.
3. В законодательном плане закрепить ответственность перевозчиков за:

допуск к профессиональной деятельности водителей, не готовых к работе по психофизиологическим параметрам; контроль психофизиологического состояния водителей после возвращения с маршрута; реабилитационные мероприятия для водителей с применением опыта по восстановлению ликвидаторов аварии на Чернобыльской АЭС и летного состава в авиации.

4. Утвердить положение о повторном допуске и управлении транспортным средством водителей, совершивших серьезные нарушения по типу немецкого «Идиоттестста», когда водители превышают скорость на 35 км/ч, проезжают на красный сигнал светофора или через закрытый железнодорожный переезд, садятся за руль в состоянии алкогольного опьянения. Последнее даст возможность отсеять контингент недобросовестных водителей, которые постоянно игнорируют нормы дорожного движения, выплескивают свою агрессию и неуважение к окружающим на дорогу и является отрицательным примером для подражания.
5. Разработать и ввести Кодекс водителя, где четко регламентировать, что запрещено водителю маршрутных автобусов, экономические, административные и другие санкции за невыполнение жестко регламентированных норм поведения (Кодекс чести водителя). Организовать телефон доверия для приема информации по нарушениям, так как неадекватное поведение водителя не только на дороге, но и в автобусе, а именно: неумелое управление автобусом, громкая музыка, курение, сквернословие, разговоры по телефону, потенцируют тревожные, агрессивные, беспокойные состояния у пассажиров, провоцируют конфликты.
6. Разработать систему экстренной медицинской помощи пострадавшим в ДТП по принципу территориальных

зон выезда скорой помощи.

7. Разработать и ввести систему медико-психологической помощи жертвам ДТП и членам их семей.

Резюме

ПСИХОФІЗІОЛОГІЧНИЙ АСПЕКТ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

Панченко О.А.

У статті наведено аналіз ситуації щодо безпеки дорожнього руху, яка склалася в Україні у останні чотири роки. Акцентовано увагу на необхідності систематичного психофізіологічного контролю за станом водіїв автомобільного транспорту, а також на важливості розробки системи експрес-діагностики психофізіологічних показників водіїв, в першу чергу, пасажирського транспорту.

Продемонстровані проміжні результати обстеження водіїв, що вказуються на необхідність комплексного підходу до визначення можливості керування транспортним засобом, який містить в собі медичний, психологічний та психофізіологічний компоненти. Наводяться конкретні пропозиції щодо підвищення безпеки дорожнього руху з використанням досвіду країн Європейського Союзу.

Ключові слова: автомобільний транспорт, психофізіологічний відбір водіїв, діагностичний комплекс, готовність до професійної діяльності.

Summary

PSYCHOPHYSIOLOGICAL ASPECTS ROAD SAFETY

Panchenko O.A.

The paper analyzes the situation of road safety, has developed in Ukraine over the last four years. Special attention is paid to the need for systematic psychophysiological monitoring of the road transport drivers and the importance of developing a system of rapid diagnosis of psychophysiological indicators of drivers, primarily passenger vehicles.

Demonstrated intermediate results of a survey of drivers who indicate a need for an integrated approach to determine the feasibility of operating a vehicle, including medical, psychological and psychophysiological components. The concrete proposals to improve road safety on the experience of the European Union.

Keywords: road transport, psychophysiological selection of drivers, diagnostic equipment, ready for occupation.

Впервые поступила в редакцию 30.08.2012 г. Рекомендована к печати на заседании редакционной коллегии после рецензирования

УДК 613.69+613.86:656.13-051

ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ КРИТЕРИИ НАДЕЖНОСТИ ПРОФЕССИОНАЛЬНОЙ ДЕЯТЕЛЬНОСТИ ВОДИТЕЛЕЙ АВТОМОБИЛЬНОГО ТРАНСПОРТА

Панченко О.А., Гаража М.В., Плохих В.В.

*Донецкий национальный медицинский университет им. М. Горького ГУ «Научно-практический медицинский реабилитационно-диагностический центр МЗ Украины», Украинская инженерно-педагогическая академия
Донецк, Харьков, Украина*

В статье рассматриваются особенности профессиональной деятельности водителей городского автомобильного транспорта. Выделены показатели надежности профессиональной деятельности, включающие когнитивный и личностный компоненты, разработан диагностический комплекс для их оценки. Приведены предварительные данные обследования водителей автомобильного транспорта. Установлены нарушения когнитивных процессов и особенности личности обследованных, которые