



УДК: 656.1.08.

[https://doi.org/10.52058/3041-1572-2025-6\(14\)-452-463](https://doi.org/10.52058/3041-1572-2025-6(14)-452-463)

**Троцький Руслан Сергійович** кандидат педагогічних наук, старший викладач кафедри тактичної підготовки Навчально-наукового інституту поліцейської діяльності НАВС, с. Віта поштова, тел.: (097) 675 89 34, <https://orcid.org/0009-0006-8584-8634>

**Андрусенко Сергій Іванович** старший викладач кафедри бойового та логістичного забезпечення, Київський інститут Національної гвардії України, м. Київ, тел.: (066) 322 99 66, <https://orcid.org/0000-0003-1817-6496>

## АНАЛІЗ ПРОФЕСІЙНОЇ НАДІЙНОСТІ ВОДІЯ

**Анотація.** Стаття присвячена комплексному аналізу професійної надійності водія – інтегральної характеристики, що відображає його здатність стабільно та ефективно виконувати професійні обов'язки в умовах дорожнього руху, мінімізуючи ризик виникнення аварійних ситуацій. У роботі здійснено огляд існуючих теоретичних підходів до розуміння професійної надійності, акцентовано увагу на багатовимірності цього поняття, що охоплює не лише фізичний та психофізіологічний стан, але й когнітивні функції, емоційну стійкість, мотиваційну сферу та особистісні якості водія.

Детально розглянуто ключові фактори, які безпосередньо впливають на рівень професійної надійності. Серед них виокремлено:

Професійна компетентність - рівень знань правил дорожнього руху, навички керування транспортним засобом, вміння прогнозувати та запобігати небезпечним ситуаціям.

Психофізіологічний стан - гострота зору та слуху, час реакції, витривалість, стійкість до монотонної діяльності та стресових факторів.

Особистісні якості - відповідальність, дисциплінованість, уважність, самоконтроль, схильність до ризику та емоційна зрілість.

Функціональний стан - рівень втоми, вплив шкідливих звичок, стан здоров'я та прийом лікарських препаратів.

Соціально-психологічні фактори - міжособистісні відносини, рівень стресу на робочому місці, мотивація до безпечної праці.

Окремий розділ статті присвячено аналізу сучасних методів оцінки професійної надійності водіїв. Розглянуто переваги та недоліки використання психометричних тестів (направлених на оцінку уваги, пам'яті, реакції, особистісних характеристик), методів аналізу показників аварійності, а також

експертних оцінок, що базуються на спостереженні за поведінкою водія в реальних або змодельованих умовах. Запропоновано комплексний підхід до оцінки, що поєднує різні методи для отримання більш об'єктивної та всебічної інформації.

Наведено приклади практичного застосування результатів аналізу професійної надійності у різних сферах, зокрема при відборі кандидатів на посаду водія, розробці індивідуальних програм навчання та підвищення кваліфікації, здійсненні періодичного контролю за станом водійського складу та впровадженні профілактичних заходів, спрямованих на зниження ризику дорожньо-транспортних пригод.

Стаття підкреслює важливість систематичного та науково обґрунтованого підходу до оцінки та підвищення професійної надійності водіїв як ключового елемента забезпечення безпеки дорожнього руху та зниження соціально-економічних втрат, пов'язаних з аварійністю на транспорті.

**Ключові слова:** Когнітивні функції, увага, пам'ять, прийняття рішень, емоційна стійкість, стресостійкість, самоконтроль, функціональний стан, втома, мотивація, досвід, культура безпеки, статистичний аналіз.

**Trotsky Ruslan Serhiyovych** Candidate of Pedagogical Sciences, Senior Lecturer at the Department of Tactical Training, Educational and Scientific Institute of Police Activity, National Academy of Internal Affairs, Vita Pochova, tel.: (097) 675 89 34, <https://orcid.org/0009-0006-8584-8634>

**Andrusenko Serhii Ivanovych** Senior Lecturer at the Department of Combat and Logistics Support, Kyiv Institute of the National Guard of Ukraine, Kyiv, tel.: (066) 322 99 66, <https://orcid.org/0000-0003-1817-6496>

## ANALYSIS OF DRIVER PROFESSIONAL RELIABILITY

**Abstract.** This article is dedicated to a comprehensive analysis of driver professional reliability – an integral characteristic reflecting a driver's ability to consistently and effectively perform their professional duties in road traffic conditions, minimizing the risk of accidents. The work reviews existing theoretical approaches to understanding professional reliability, emphasizing the multidimensionality of this concept, which encompasses not only physical and psychophysiological states but also cognitive functions, emotional stability, motivational sphere, and personal qualities of the driver.

The article thoroughly examines key factors that directly influence the level of professional reliability. These include:

Professional competence – the level of knowledge of traffic rules, vehicle control skills, and the ability to anticipate and prevent dangerous situations.



Psychophysiological state – visual and hearing acuity, reaction time, endurance, resistance to monotonous activity and stress factors.

Personal qualities – responsibility, discipline, attentiveness, self-control, risk-taking tendencies, and emotional maturity.

Functional state – fatigue level, the influence of harmful habits, health status, and medication intake.

Socio-psychological factors – interpersonal relationships, workplace stress levels, and motivation for safe work.

A separate section of the article is devoted to the analysis of modern methods for assessing driver professional reliability. It discusses the advantages and disadvantages of using psychometric tests (aimed at evaluating attention, memory, reaction, and personal characteristics), methods of analyzing accident rates, and expert evaluations based on observing driver behavior in real or simulated conditions. A comprehensive approach to assessment is proposed, combining various methods to obtain more objective and comprehensive information.

Examples of the practical application of professional reliability analysis results in various fields are provided, particularly in selecting driver candidates, developing individual training and qualification improvement programs, conducting periodic monitoring of drivers' conditions, and implementing preventive measures aimed at reducing the risk of road accidents.

The article emphasizes the importance of a systematic and scientifically sound approach to assessing and improving driver professional reliability as a key element in ensuring road safety and reducing socio-economic losses associated with transport accidents.

**Keywords:** Cognitive functions, attention, memory, decision-making, emotional stability, stress resistance, self-control, functional state, fatigue, motivation, experience, safety culture, statistical analysis.

**Постановка проблеми.** Значення професійної надійності водія для безпеки дорожнього руху. Вплив людського фактору на виникнення дорожньо-транспортних пригод. Необхідність розробки ефективних методів оцінки та підвищення надійності водіїв.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** Визначення основних факторів, що впливають на професійну надійність водія. Аналіз існуючих методів оцінки надійності водіїв. Розробка рекомендацій щодо підвищення професійної надійності водіїв.

**Мета статті** – дослідження особливостей сучасних методів оцінки професійної надійності водіїв та механізмів підвищення професійної надійності водіїв як ключового елемента забезпечення безпеки дорожнього руху та зниження соціально-економічних втрат, пов'язаних з аварійністю на транспорті.

**Виклад основного матеріалу.** За останні п'ять років на дорогах України загинуло 15825 та 146382 травмовано - такий підсумок «тихої війни». Кількість дорожньо-транспортних пригод за цей період збільшилось на 5%, загиблих на 9% та травмованих.

За цими цифрами ховається безліч трагедій і невимовного горя людей, подібно до тих, що приносять справжні війни.

Дорожньо-транспортні пригоди та їх важкі наслідки сприймаються у суспільстві як якесь закономірне явище сучасного життя, якому не можна протистояти. Багато хто вважає, що різке збільшення чисельності транспортних засобів, залучення до процесу автомобілізації та дорожній рух величезних мас людей потребує і все більших жертв. З такою думкою погодитись не можна. Наука і практика показують, що трагедії на дорогах усуваються. Дорожній рух можна вдосконалювати та розвивати у напрямку підвищення безпеки шляхом найефективнішого впливу на всі компоненти системи «людина-автомобіль-дорога» комплексними організаційними, економічними, технічними, правовими та іншими заходами.

Багато залежить від досконалості конструювання, виробництва, технічного обслуговування та ремонту транспортних засобів, проектування, будівництва, облаштування та утримання вулично-дорожньої мережі, регулювання руху та підтримання порядку на дорогах, успішного вирішення інших технічних проблем.

Незмінно має зростати роль самої людини як головного компонента системи дорожнього руху, оскільки саме вона забезпечує надійне функціонування цієї системи. Адже переважна більшість дорожньо-транспортних пригод так чи інакше пов'язана з поведінкою учасників дорожнього руху, насамперед водіїв та пішоходів.

Світова статистика підтверджує, що до всіх подій трапляється через неправильні дії людини, через технічні несправності транспортних засобів та до 30 % через незадовільні дорожні умови.

У цьому дослідженні даються рекомендації щодо запобігання аваріям на транспорті саме за рахунок формування надійності водія, підвищення його професійної майстерності на основі ситуаційного навчання діям у небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях (НДТС).

В описаних типових небезпечних ситуаціях відбувається до 90% усіх дорожньо-транспортних пригод, тому даються рекомендації водіям, як не допустити аварії.

Запропонованою методикою можуть скористатися і ті, що щойно отримали посвідчення водія, і ті, які ще навчаються і готуються сісти за кермо. Свої знання та навички зможуть перевірити також досвідчені водії.



У процесі дорожнього руху водій є головною фігурою, і рівень його професійної діяльності може значно впливати на безпеку руху.

З вини водіїв на дорогах України щорічно відбувається понад 70% усіх подій. У ході розслідування дорожньо-транспортних злочинів встановлено, що більшість водіїв, які вчинили ці злочини, не бажали настання шкідливих наслідків і мали можливість запобігти їх. Багатьом не вистачало самовладання, досвіду, уміння передбачати небезпеку.

Найчастіше винуватцями аварій є водії особистого транспорту. Якщо прийняти всі дорожньо-транспортні пригоди з вини водіїв за 100%, то 24% з них відбуваються водіями транспорту народного господарства, а 76% індивідуальними власниками транспортних засобів.

Таке співвідношення показників аварійності серед водіїв народного господарства та індивідуальних власників багато в чому пояснюється різким насиченням нашого товариства автомобілями та мотоциклами, що перебувають у особистому користуванні громадян, питома вага яких у загальній структурі автотранспорту досягла вже майже 80 %.

Однак це спрощений підхід до оцінки стану аварійності. Багато автомобілів та мотоциклів індивідуальних власників тривалий час не експлуатуються, особливо в зимовий період, і в дорожньому русі не беруть участі. А якщо автомобіль стоїть у гаражі, він, природно, не вчинить пригоди.

Тому, як показали дослідження, у розрахунку на однаковий пробіг власники власних автомобілів скоюють утричі більше дорожньо-транспортних пригод, ніж водії автотранспорту народного господарства.

Високі абсолютні та питомі показники аварійності серед індивідуальних власників обумовлені саме недостатньою їхньою водійською надійністю. На відміну від професійних водіїв, вони мають і недостатню початкову підготовку, і на них не впливають ті виховні та інші заходи, що проводяться в автомобільних господарствах та на автотранспортних підприємствах.

А для забезпечення безпеки дорожнього руху та оточуючих не має жодного значення, хто керує джерелом підвищеної небезпеки, професійний водій або автоаматор. Дорожній рух марить виявляє однакові вимоги до надійності і тих, і інших.

Надійність водія визначається його здатністю безпечно керувати транспортним засобом та ефективно здійснювати перевезення пасажирів та вантажів у будь-яких ситуаціях та умовах дорожнього руху.

Високу надійність водія формують такі елементи.

Насамперед будь-яка людина, яка бажає бути водієм, повинна мати відповідну психофізіологічну придатність. Автомобіль є джерелом підвищеної небезпеки та керування ним викликає значну нервово-психологічну напругу, породжує такі негативні емоції як тривога, невпевненість та інші.

Все це призводить до швидкої втоми, погіршує процеси мислення та сприйняття дорожньої обстановки та може суттєво збільшувати час реакції водія.

Крім того, невизначеність умов дорожнього руху та пошук інформації, що бракує, вимагають від водія бути готовим до дій у будь-яких дорожньо-транспортних ситуаціях, у тому числі і в екстремальних, що також викликає значну напругу та швидку втому.

Тому до майбутніх водіїв і висуваються певні медичні вимоги. Перелік протипоказань, що виключають допуск громадян до керування транспортними засобами, міститься в Інструкції про порядок медичного огляду осіб, які бажають отримати посвідчення водія, затверджену Міністерством охорони здоров'я.

Як показали експериментальні дослідження, більше осіб, які навіть пройшли медичну комісію та отримали дозвіл на допуск до керування транспортними засобами, виявляються непридатними до роботи водія.

Очевидно, потрібний професійний відбір охочих опанувати професію водія автотранспортних засобів. Істотне значення має запровадження вікових обмежень при допуску до управління різними видами транспорту.

Другою великою групою факторів, що впливають на надійність водія, є професіоналізм та майстерність, які досягаються теоретичним та практичним навчанням, а також накопичуються досвідом.

Найважливішими елементами формування надійності водія є дисциплінованість, загальна культура та дорожня етика у відносинах з іншими учасниками дорожнього руху.

У водіїв-початківців професійні якості та надійність набуваються стихійно в процесі самостійного водіння транспортних засобів та безпосередньої участі в дорожньому русі.

Досить тривалий час вони спостерігають, а нерідко й самі долають велику кількість небезпечних ситуацій, що виникають, потрапляють і в дорожньо-транспортні пригоди. Ці ситуації залишаються в пам'яті, і при повторній зустрічі з ними у водіїв накопичуються досвід та дії, спрямовані на запобігання небезпеці, що виникає. Однак самостійне придбання водійської майстерності, крім тривалого накопичення досвіду, пов'язане з серйозною небезпекою і для водія-початківця, і для інших учасників дорожнього руху. Щоб прискорити цей процес, розроблено та рекомендується методика ситуаційного навчання водіїв діям у небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях.

Молоді водії слабо володіють навичками ситуаційного прогнозування, не можуть правильно розподіляти свою увагу, зосереджуються на самому процесі керування автомобілем, а дорожню обстановку, що складається,



сприймають не точно. над повному обсязі і невчасно. У таких випадках виникають критичні ситуації. Щоб вони не створювалися, необхідно навчитися передбаченню та прогнозуванню їх розвитку.

Ця методика ситуаційного навчання водіїв ґрунтується на аналізі конкретних дорожньо-транспортних пригод, скоєних у містах, інших населених пунктах та на автомобільних дорогах України.

Схеми ситуацій розроблені за найпоширенішими видами подій, скоєних на різних елементах вулично-дорожньої мережі. Вони описані, розкрито їх розвиток, водіям даються рекомендації, як правильно діяти, щоб не допустити транспортної події.

Аналізуючи закономірності розвитку ситуацій на конкретних прикладах та закріплюючи їх у процесі дорожнього руху, можна суттєво прискорити набуття водійського досвіду, навичок прогнозування та відпрацювання необхідних дій, що своєчасно запобігають критичним ситуаціям.

Але при цьому важливо відзначити, що розроблені схеми та рекомендації щодо ситуаційного навчання корисні водіям, які самі не порушують Правила дорожнього руху, а допускають якісь необачні дії та прорахунки. Передбачені також ті нерідкі випадки, коли водії можуть потрапити до дорожньо-транспортних пригод через порушення Правил іншими учасниками дорожнього руху.

Наведемо приклад. Серед багатьох водіїв існує думка, що якщо перевага і право на першочерговість проїзду, наприклад, перехресть та інших небезпечних місць, належить їм згідно з Правилами дорожнього руху, отже, можна не вживати запобіжних заходів відповідальність буде нести порушник. Дійсно, *п.1.5(Дії або бездіяльність учасників дорожнього руху та інших осіб не повинні створювати небезпеку чи перешкоду для руху, загрожувати життю або здоров'ю громадян, завдавати матеріальних збитків.*

*Особа, яка створила такі умови, зобов'язана негайно вжити заходів до забезпечення безпеки дорожнього руху на цій ділянці дороги та вжити всіх можливих заходів до усунення перешкод, а якщо це неможливо, попередити про них інших учасників дорожнього руху, повідомити уповноважений підрозділ Національної поліції, власника дороги або уповноважений ним орган.)*

Правил дорожнього руху свідчить: «Кожен учасник дорожнього руху, хто дотримується цих Правил, має право розраховувати на те, що й інші особи виконують вимоги Правил».

Але навряд чи свідомість своєї правоти втішить водіїв, коли розбито автомобіль чи постраждали люди.

Що ж до водіїв, які свідомо перевищують дозволена швидкість, порушують правила обгону, маневрування, проїзду перехресть і допускають

інші грубі порушення, а тим більше керують транспортними засобами в нетверезому стані, то метод ситуаційного навчання їм некорисний.

Зазначену методика доцільно впроваджувати також у навчальний процес автошкіл із метою підвищення якості підготовки водіїв. Адже завдання автошкіл не лише навчити учнів Правил дорожнього руху, техніки управління транспортним засобом, а й показати небезпеки, які виникатимуть у дорозі.

Це завдання є найбільш важким, особливо для тих, які зайняті підготовкою водіїв особистих транспортних засобів, тому що багато вступників на навчання переслідують єдину мету отримати посвідчення водія, вважаючи, що знання і досвід управління придбають потім.

Впровадження ситуаційного навчання курсантів діям у небезпечних дорожньо-транспортних ситуаціях може суттєво вплинути на вдосконалення навчального процесу та підвищення якості підготовки водіїв. Цей метод може застосовуватися як на стадії теоретичної підготовки, так і під час навчання практичному водінню транспортних засобів.

У період проведення теоретичних занять вивчення Правил дорожнього руху, основ керування автомобілем та безпеки дорожнього руху пов'язується з розбором типових небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій. При цьому може застосовуватись статистичне інформування учнів з використанням плакатів, слайдів та макетів. ілюструють схеми небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій, можливий їх розвиток та рекомендовані дії водіїв щодо недопущення виникнення цих ситуацій.

Закріплення навчання за цією методикою може проводитися з використанням засобів динамічної візуальної інформації, насамперед спеціальних навчальних кінофільмів або відеофільмів, які є найефективнішими технічними засобами ситуаційного навчання.

Вони дозволяють демонструвати рухомі транспортні потоки і небезпечні дорожньо-транспортні ситуації, зняті з місця водія. Під час кінопоказу в учнів формується зорове уявлення про темп та характерні моменти дорожнього руху, розвиток небезпечних ситуацій.

Навички практичного застосування теоретичних знань формуються у тих, хто навчається в ході тренажерної та автодромної підготовки, а також практичного навчання на встановлених навчальних маршрутах у реальних умовах дорожнього руху, автодромах та навчальних майданчиках облаштовуються спеціальні ділянки для відпрацювання деяких вправ.

На маршрутах практичного на яких навчання найчастіше водінню створюються майстер визначає ділянки, небезпечні ситуації і при проїзді їх звертає увагу учнів на можливе створення та розвиток цих ситуацій, практично навчає навичкам їх передбачення та запобігання.

За даними Міністерства внутрішніх справ України, 2024 року в Україні було зареєстровано 25781 дорожньо-транспортних пригод, яких загинуло 3202 та травмовано 32023 особи.



**Дорожньо-транспортні пригоди за видами за 2024 рік.**

Вид автопригоди	ДТП з загиблими та/або травмованими	Загинуло осіб	Травмовано осіб
Зіткнення	10749	1103	15897
Наїзд на пішохода	6877	983	6357
Наїзд на перешкоду	3134	472	4032
Перекидання транспортного засобу	2434	402	3045
Наїзд на велосипедиста	1502	175	1395
Наїзд на транспортний засіб, що стоїть	536	54	685
Падіння пасажирів	484	9	531
Наїзд на тварину	41	1	51
Наїзд на гужовий транспорт	15	3	18
Падіння вантажу	9	0	12
<b>ВСЬОГО по Україні</b>	<b>25781</b>	<b>3202</b>	<b>32023</b>

**Дорожньо-транспортні пригоди за причинами за період з 01.01.2024 по 31.12.2024**

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими		
	Усього ДТП	Загинуло осіб	Травмовано осіб
ПОРУШЕННЯ ШВИДКОСТІ РУХУ	10163	1770	12624
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ МАНЕВРУВАННЯ	5735	490	7205
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПРОЇЗДУ ПЕРЕХРЕСТЬ	2444	96	3440
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПРОЇЗДУ ПІШОХІДНИХ ПЕРЕХОДІВ	2026	124	2021
НЕДОТРИМАННЯ ДИСТАНЦІЇ	1389	92	1742
КЕРУВАННЯ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ У СТАНІ СП'ЯНИННЯ	1000	110	1302
ПЕРЕХІД ПІШОХОДІВ У НЕВСТАНОВЛЕНОМУ МІСЦІ	728	167	597
ВИЇЗД НА СМУГУ ЗУСТРІЧНОГО РУХУ	455	122	780
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ НАДАННЯ БЕЗПЕРЕШКОДНОГО ПРОЇЗДУ	329	22	475
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ОБГОНУ	327	59	505

Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими	Причини	ДТП з загиблими та/або травмованими
	Усього ДТП	Загинуло осіб	Усього ДТП
НЕВИКОНАННЯ ВОДІЯМИ ВИМОГ СИГНАЛІВ РЕГУЛЮВАННЯ	314	24	434
НЕОЧІКУВАНИЙ ВИХІД НА ПРОЇЗНУ ЧАСТИНУ	296	54	248
ПОРУШЕННЯ ТЕХНІКИ БЕЗПЕКИ ПАСАЖИРОМ	116	2	116
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ	106	5	114
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ЗУПИНКИ І СТОЯНКИ ТРАНСПОРТНОГО ЗАСОБУ	65	8	60
НЕВИКОНАННЯ ПІШОХОДАМИ ВИМОГ СИГНАЛІВ РЕГУЛЮВАННЯ	65	11	55
ПЕРЕВТОМА, СОП ЗА КЕРМОМ	55	13	91
КЕРУВАННЯ НЕСПРАВНИМ ТРАНСПОРТНИМ ЗАСОБОМ	45	3	70
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПРОЇЗДУ ЗАЛІЗНИЧНИХ ПЕРЕЇЗДІВ	38	7	55
ПОРУШЕННЯ ПДР ПІШОХОДАМИ У СТАНІ СП'ЯНІННЯ	30	8	22
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ	19	6	20
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ БУКСИРУВАННЯ	11	2	13
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ КОРИСТУВАННЯ ЗОВНІШНІМИ СВІТЛОВИМИ ПРИЛАДАМИ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	10	4	21
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ УТРИМАННЯ АВТОДОРІГ ТА ВУЛИЦЬ	8	1	8
ПОРУШЕННЯ ВИМОГ ПДР ПОГОНИЧЕМ ТВАРИН	3	2	1
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПРОЇЗДУ ЗУПИНОК ГРОМАДСЬКОГО ТРАНСПОРТУ	3	0	3
ПОРУШЕННЯ ПРАВИЛ ПРОЇЗДУ ВЕЛИКОГАБАРИТНИХ ТА ВЕЛИКОВАГОВИХ ТРАНСПОРТНИХ ЗАСОБІВ	1	0	1
<b>ВСЬОГО по Україні</b>	<b>25781</b>	<b>3202</b>	<b>32023</b>



34732 пригоди, або 72,4%, сталося з вини водіїв усіх видів транспортних засобів та 11652 (24,2%) з вини пішоходів.

Із загальної кількості 34832 пригод з вини водіїв 4390, або 12,60 скоєно водіями транспортних автомобілів, 826 (2,4 % автобусів, 14823 (42,6 %)

- легкових автомобілів, з них 13 802 власниками особистих автомобілів, 11 481 — мотоциклів, з яких 11 441 власниками особистих мотоциклів та 964 (2,8%) трактористами та водіями інших самохідних машин та механізмів.

Причиною 32,5% всіх цих подій було перевищення швидкості, 18% порушення правил обгону та виїзд на смугу зустрічного руху, недотримання черговості проїзду перехресть, 12% порушення правил маневрування, 3% недотримання дистанції та більше 2% проїзду на заборонний сигнал світлофора та порушення вимог.

Переважним видом скоєних з цих та інших причин дорожньо-транспортних пригод є наїзди транспортних засобів на пішоходів, зіткнення і перекидання транспортних засобів.

В 1991 відбулося 19797 наїздів, або 41,2% від загальної кількості подій. Водночас у низці обласних центрів та інших великих містах питома вага наїздів на пішоходів сягає 60%.

Серед усіх дорожньо-транспортних пригод зіткнення становлять близько 29%, а перекидання понад 12% питоми показники аварійності залишаються практично незмінними протягом багатьох років і фактично є закономірними.

Тому і типізація небезпечних дорожньо-транспортних ситуацій здійснена за цими трьома основними видами пригод.

#### *Література:*

1. Білінов О. А. Можливості та обмеження сучасного професійного відбору персоналу / Соціально-гуманітарні та правові проблеми діяльності Збройних Сил України : матеріали науково-практичної конференції (Київ, 24 квітня 2014 р.) / Міністерство оборони України, Національний університет оборони України імені Івана Черняхівського. – К. : НУОУ, 2014. – С. 133-135. Пономаренко, В. А. (2007).

2. Біліченко В. В. Аналіз підходів до класифікації автотренажерів для підготовки водіїв / В. В. Біліченко, В. В. Радиборинський // Наукові нотатки. - 2014. - Вип. 46. - С. 29-37.

3. Лях М.А., Дем'янюк О.С., Бешун О.А. Основи керування автомобілем та безпека дорожнього руху : Навч. посібник: для ВНЗ – К.: ВІКНУ, 2011 – 368 с.

4. Левицька І. В. Психологічні фактори безпеки дорожнього руху / І. В. Левицька // Теоретичні і прикладні проблеми психології. - 2014. - № 3. - С. 226-231.

5. Транспортна безпека: правові та організаційні аспекти: матеріали XV Міжнародної науково-практичної конференції (в авторській редакції), (м. Кривий Ріг, 13 листопада 2020 року). Кривий Ріг, 2020. 299 с.

**References:**

1. Blinov, O. A. (2014). Possibilities and limitations of modern professional personnel selection. In *Sotsial'no-humanitarni ta pravovi problemy diyal'nosti Zbroynykh Syl Ukrayiny* (Proceedings of the scientific and practical conference, Kyiv, April 24, 2014) (pp. 133-135). Ministry of Defense of Ukraine, Ivan Chernyakhovsky National Defense University of Ukraine. Kyiv: NUOU. Ponomarenko, V. A. (2007).
2. Bilichenko, V. V., & Ratsyborynskyi, V. V. (2014). Analysis of approaches to the classification of car simulators for driver training. *Naukovi Notatky*, (46), 29-37.
3. Liakh, M. A., Demianiuk, O. S., & Beshun, O. A. (2011). Fundamentals of car driving and road safety: Textbook for universities. Kyiv: VIKNU.
4. Levytska, I. V. (2014). Psychological factors of road safety. *Teoretychni i Prykladni Problemy Psykholohiyi*, (3), 226-231.
5. *Transport security: Legal and organizational aspects*: Proceedings of the XV International Scientific and Practical Conference (author's edition) (Kryvyi Rih, November 13, 2020). (2020). Kryvyi Rih.