

## ОСОБЕННОСТИ СОЦИАЛЬНЫХ АТТРИБУЦИЙ ВОДИТЕЛЕЙ С ОПАСНЫМ СТИЛЕМ ВОЖДЕНИЯ

### FEATURES OF SOCIAL ATTRIBUTION OF DRIVERS WITH DANGEROUS DRIVING STYLE

**S. Shport**  
**A. Dubinsky**  
**Y. Afonina**  
**A. Sidorova**

*Summary.* The article presents the results of a study of the characteristics of the behavior of drivers on the road and dangerous driving style. 143 people aged from 22 to 77 years old (Max. = 49.03 ± 9.69) were examined, 90 of them were drivers who violated the traffic rules, and 91 — were drivers who had been previously involved in road traffic accidents, also in the ones which caused someone's death (n = 15). The experience of driving a vehicle was from 6 to 59 years. The participants were asked to complete the socio-demographic characteristics questionnaire, the road behavior questionnaire and the questionnaire of attitudes towards alcohol.

It was revealed that the majority of drivers in a tense or tired state refuse to travel by a vehicle, while 2 times less of participants note that a tense or tired state is not the reason for refusing to travel on a personal vehicle. The reasons that complicate the management of the vehicle are given. The main sources of driver irritation on the road are listed. Next, using the contingency tables, the differences between drivers, exceeding and not exceeding the speed limit in the city and on the highway, are described.

A separate section presents the correlation analysis within the groups of drivers who were and weren't involved in road traffic accidents. Based on the data obtained, it was concluded that it is necessary to develop criteria for the psychological assessment of dangerous driving, which would include not only data on the individual and psychological characteristics of the driver's personality, but also will take into account the impact on the driving style of personal attitudes to the rules of the road.

*Keywords:* traffic, drivers, transport, social attribution, dangerous driving, road safety.

**Шпорт Светлана Вячеславовна**

К.м.н., ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии имени В. П. Сербского» Минздрава России  
svshport@mail.ru

**Дубинский Александр Александрович**

Н.с., ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии имени В. П. Сербского» Минздрава России

**Афонина Юлия Сергеевна**

Лаборант-исследователь, ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии имени В. П. Сербского» Минздрава России

**Сидорова Анастасия Сергеевна**

М.н.с., ФГБУ «Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии имени В. П. Сербского» Минздрава России

*Аннотация.* В статье представлены результаты исследования особенностей поведения водителей на дороге и опасного стиля вождения. Обследовано 143 человека в возрасте от 22 до 77 лет (Мвозр. = 49,03 ± 9,69), из них 90 водителей, которые нарушали правила ПДД, и 91 человек — водители, ранее попадавшие в ДТП, в том числе и со смертельным исходом (n=15). Стаж управления транспортным средством составляет от 6 до 59 лет. Обследуемым были предъявлены анкеты-опросники: социально-демографических характеристик, поведения на дороге и отношения к алкоголю.

Выявлено, что большинство водителей в напряженном или уставшем состоянии отказываются от поездки на транспортном средстве (ТС), при этом в 2 раза меньше обследуемых отмечают, что напряженное или уставшее состояние не является причиной отказа от поездки на личном транспорте. Приведены причины, затрудняющие управление ТС. Перечислены основные источники раздражения водителей на дороге. Далее с помощью таблиц сопряженности описаны различия между водителями, превышающих и не превышающих скоростной режим в городе и на магистрали.

Отдельным разделом представлен корреляционный анализ внутри групп водителей, попадавших и никогда не участвовавших в ДТП. Опираясь на полученные данные, сделан вывод о необходимости разработки критериев психологической оценки опасного вождения, которые включали бы данные не только об индивидуально-психологических особенностях личности водителя, но также учитывали влияние на стиль управления транспортным средством личностных установок к правилам дорожного движения.

*Ключевые слова:* дорожное движение, водители, транспорт, социальные атрибуты, опасное вождение, безопасность дорожного движения.

## Введение

**П**онятие «опасное вождение» было введено в России в 2016 году постановлением Правительства РФ от 30.05.2016 № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации»<sup>1</sup>. Согласно рассматриваемым Правилам, под опасным вождением понимается неоднократное совершение одного или нескольких следующих друг за другом действий:

1. невыполнение при перестроении требования уступить дорогу транспорту, который пользуется преимущественным правом движения;
2. перестроение при интенсивном движении, когда все полосы движения заняты (кроме случаев поворота налево или направо, разворота, остановки или объезда препятствия);
3. несоблюдение безопасной дистанции до движущегося впереди ТС;
4. несоблюдение бокового интервала;
5. резкое торможение (если оно не требуется для предотвращения ДТП);
6. препятствование обгону [1].

Опасное вождение предполагает совершение водителем совокупности перечисленных действий в относительно короткий период времени, поскольку именно такое поведение водителя на дороге в ряде случаев лишает остальных участников дорожного движения возможности спрогнозировать поведение этого водителя, оперативно и адекватно среагировать на возникающие угрозы безопасности дорожного движения. Так, в Великобритании используется термин «dangerous driving» («опасное вождение») для обозначения стиля управления ТС, отличного от демонстрируемого окружающими или ожидаемого от профессионального и осторожного водителя. В США применяется более расширенное понятие опасного вождения — это агрессивное поведение на дороге, которое также включает в себя непристойные жесты, словесные оскорбления или угрозы, демонстрируемые участниками дорожного движения [2, 3, 4, 5, 6].

За 2018 год в Российской Федерации отмечено снижение показателей дорожно-транспортных происшествий по сравнению с 2017 годом, но, несмотря на снижение показателей аварийности, число погибших и получивших ранения в результате ДТП остается высоким. Так, по данным ГУОБДД МВД России, за 2018 год произошло 168 тыс. ДТП, в результате которых погибло

<sup>1</sup> О внесении изменения в правила дорожного движения Российской Федерации; Постановление Правительства РФ от 30.05.2016 № 477// Государственная система правовой информации. Официальный интернет-портал правовой информации. URL: <http://publication.pravo.gov.ru/Document/View/00011201605310007?index=0&rangeSize=1> (дата обращения: 25.04.2019).

более 18 тыс. человек, получили ранения — 215 тыс.[7]. По данным Федеральной службы государственной статистики, на третьем месте по причинам смертности среди населения России находятся внешние причины, в том числе и транспортные несчастные случаи[8].

Впервые термин «опасное вождение» был предложен психологами С. S. Dula и E. S. Geller (2003) и включал в себя описание трех основных видов потенциально опасного поведения за рулем:

1. умышленное физическое, вербальное или жестико-улыбательное проявления агрессии с целью причинения физического и (или) психологического вреда;
2. нарушения обработки информации и потенциального увеличения риска небезопасного вождения в результате снижения когнитивных функций (например, замедленности времени реакции, снижения мнестических способностей, нарушения внимания к деталям, неумения отличать существенные детали от несущественных), а также сильного эмоционального состояния (например, злости во время вождения; сильного волнения);
3. рискованное поведение (например, превышение скорости, проезд на красный свет, частое переключение из ряда в ряд, управление ТС в состоянии опьянения) [9].

Таким образом, опасное вождение характеризуется тремя основными проявлениями: преднамеренными актами агрессии на дороге, снижением когнитивных функций и измененным эмоциональным состоянием, рискованным поведением. Хотя опасное вождение и включает в себя множество вариантов поведения, ранее проводившиеся научные исследования были нацелены на определение путей более точного измерения опасного вождения и выявление общих причин такого вождения, поскольку понимание и прогнозирование особенностей опасного вождения может являться залогом повышения безопасности дорожного движения (БДД) [10].

А.И. Кабалева, А.И. Донцов рассматривали БДД как социальную атрибуцию взаимодействия участников дорожного движения. Авторы предлагают рассматривать водительскую деятельность как «социально детерминированную, возможную только через призму социальной перцепции, атрибуции и конструирования образа дорожной ситуации в процессе взаимодействия участников дорожного движения» [11].

Под социальной атрибуцией (лат. «attribution» — приписывание) понимается процесс понимания и объяснения причин поведения других людей и своего собственного, т.е. «достраивание» социальным объектам характеристик, которые не представлены в восприятии

ситуации. В контексте теории каузальной атрибуции — интерпретации поведения другого участника путем выдвижения гипотез о его мотивах, намерениях, причинах поведения, личностных качествах, Фриц Хайдер (1958) выдвинул две основные теории появления атрибуции: 1) диспозитивная (внутренняя) атрибуция — взаимосвязь поведения другого человека с его индивидуально-психологическими особенностями; 2) ситуационная (внешняя) атрибуция — взаимосвязь поведения другого человека с особенностями ситуации. В теории Г. Келли (1967) рассмотрено два случая: 1) у атрибутора несколько источников информации, есть возможность варьировать поведение объекта и его причины, выбрав одну из них (при множестве наблюдений); 2) атрибутор обладает единственным источником информации, однако он должен объяснить причину произошедшей ситуации, которых может быть несколько. Например, в ситуации наезда водителя на пешехода атрибутор ничего не знает о водителе (случилось ли это в первый раз), ни о пешеходе (был ли пешеход невнимателен, находился ли раньше в подобной ситуации) [12].

Таким образом, при разработке мер безопасного дорожного движения авторами подчеркивается необходимость грамотной интерпретации водителями ситуаций, сложившихся на дороге, прогнозирования поведения других участников дорожного движения.

**Материал и методы исследования.** В исследовании приняли участие 143 водителя мужского пола в возрасте от 22 до 77 лет (Мвозр. =  $49,03 \pm 9,69$ ). Стаж управления транспортным средством от 6 до 59 лет (Мстаж =  $27,52 \pm 9,85$ ). По данным самоотчетов обследуемых выявлено, что 90 человек (63%) ранее нарушали правила дорожного движения (ПДД), 91 человек (64%) свидетельствует о попадании в ДТП, в том числе и со смертельными исходами одного или нескольких из участников ( $n=15$ ).

Для исследования особенностей поведения водителей на дороге были использованы анкеты-опросники: социально-демографических характеристик (параметры «возраст», «семейное положение», «образование», «стаж работы водителем», «стаж работы транспортным средством», «стиль управления ТС», «нарушение ПДД», «попадание в ДТП», «ДТП со смертельным исходом/ без смертельного исхода», «получение справки в ПНД», «получение справки в наркологическом диспансере»); поведения на дороге (параметры, включающая параметры: «комфортный скоростной режим», «причины отказа от поездки на ТС», «трудности управления ТС», «ситуации на дороге, вызывающие раздражение», «наказание участников дорожного движения»); отношения к алкоголю (параметры «употребление алкоголя не чаще 1 раза в месяц / 1 раза в неделю / более 1 раза в неделю», «курение»).

Статистическая обработка данных проводилась с использованием дескриптивной статистики, анализа таблиц сопряженности, корреляционного анализа, критерия r-Спирмена. Обработка данных проводилась в программных пакетах SPSS20 и Excel.

## Результаты исследования и обсуждение

Дескриптивная статистика (анализ частот встречаемости признаков) (рис. 1) показала, что большинство водителей в напряженном и уставшем состоянии указывают, что отказываются от поездки за рулем транспортного средства (ТС) (72 чел.). Лиц отметивших, что напряженное и уставшее состояние не является причиной отказа от управления ТС, в 2 раза меньше (32 чел.).

В качестве основных причин, выделяемых водителями, обуславливающих сложность управления ТС, являются: гололед на дороге (53 чел.), туман (49 чел.) и повреждение дорожного покрытия и ямы (45 чел.).

Основными источниками раздражения на дороге являются: нарушение ПДД другими участниками дорожного движения (29 чел.), ситуация, если водителя «подрезал» другой участник дорожного движения (28 чел.). Следующим раздражающим водителей обстоятельством на дороге является дорожная пробка (13 чел.). Наименее раздражающими ситуациями на дороге, с точки зрения водителей, оказалось медленное движение неопытного водителя на дороге (7 чел.) и ситуация, если водитель начинает медленно двигаться на разрешающий сигнал светофора (1 чел.).

Обследованные водители, преимущественно, отмечают, что они не наказывают другого участника дорожного движения, в случае, если они замечают, что он нарушил ПДД, считая, что это обязанности сотрудников ДПС (99 чел.). Часть обследованных (50 чел.) может начать сигнализировать водителю другого ТС; 39 водителей отметили, что никогда не наказывали тех, кто нарушил ПДД; 19 человек указали, что лишь в некоторых обстоятельствах могут наказать того, кто нарушил ПДД. Водителей, отметивших, что всегда наказывают участников дорожного движения при нарушении ими правил, было 5 чел., а тех, кто прибегает к физическому насилию — 3 чел.

Далее, с помощью таблиц сопряженности, позволяющих оценить статистически значимые различия в частоте встречаемости исследуемого признака, в зависимости от группирующей переменной, были выявлены следующие отличия. Так, лица со средним специальным образованием значимо чаще попадали в ДТП по сравнению с обследованными со средним и высшим образованием ( $\chi^2=9,75$ ;  $p<0,02$ ).

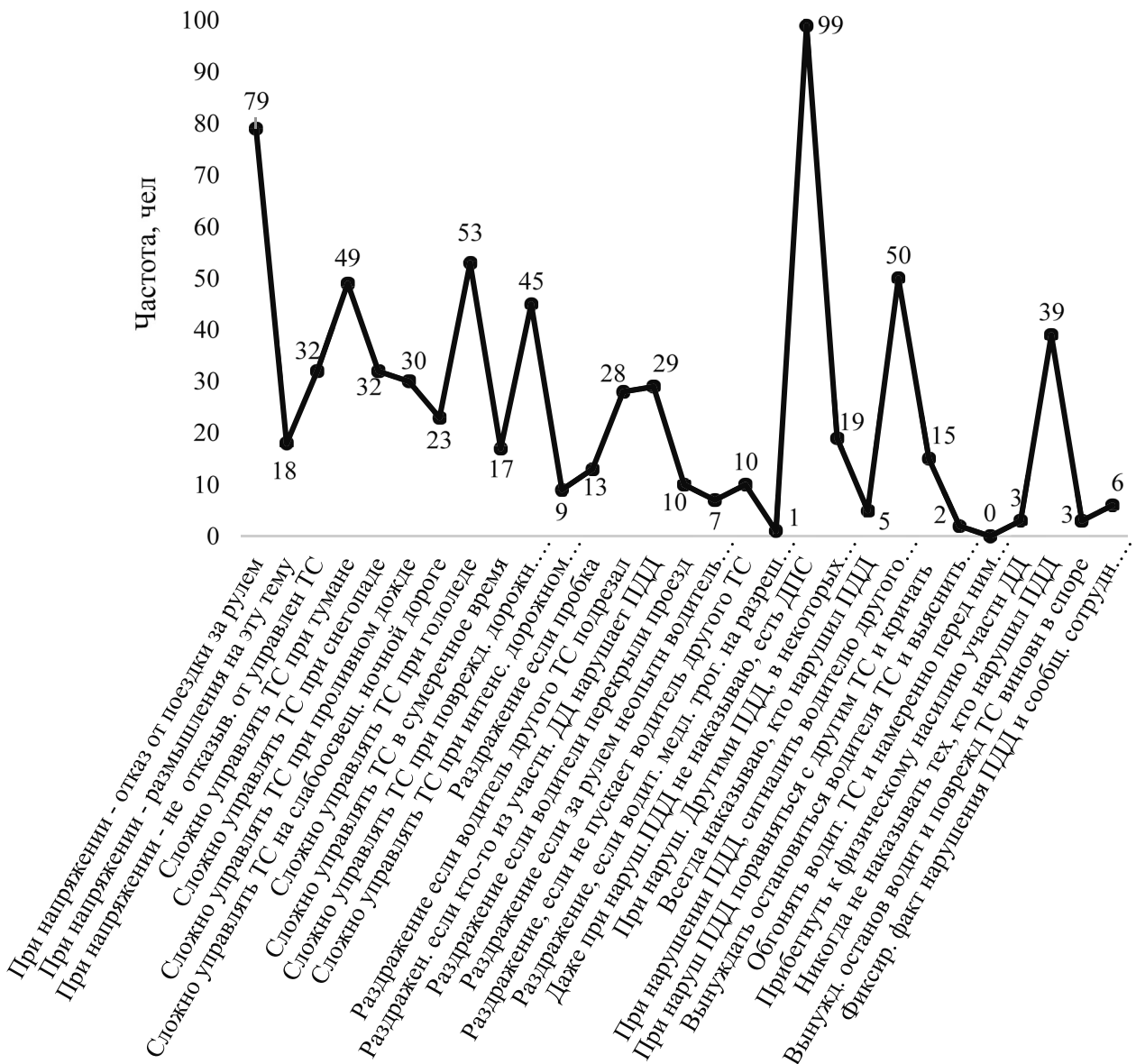


Рис. 1. Частотный анализ встречаемости ответов обследованных по анкете-опроснику «поведение на дороге»

«Высокоскоростные» водители указали, что употребляют алкоголь не чаще 1 раза в неделю в городе ( $\chi^2=6,34$ ;  $p<0,02$ ). По данным самоотчета, среди водителей превышающих скоростной режим в городе, не выявлено тех, кто употребляет алкоголь более 1 раза в неделю ( $\chi^2=3,92$ ;  $p<0,05$ ). Также меньшее число водителей указали на частоту употребления алкоголя более 1 раза в неделю ( $\chi^2=6,49$ ;  $p<0,02$ ), они чаще превышали скорость на дорогах города ( $\chi^2=4,28$ ;  $p<0,04$ ). Лица, указавшие, что употребляют алкоголь более 1 раза в неделю при возникновении напряженного состояния или утомления чаще отмечают, что размышляют об этом ( $\chi^2=5,57$ ;  $p<0,02$ ).

В группу участников ДТП со смертельным исходом не попали лица с высокоскоростным вождением в городе ( $\chi^2=4,19$ ;  $p<0,05$ ), а в группу участников ДТП без летального исхода вошло большее число лиц, превышающих скоростной режим в городе ( $\chi^2=5,59$ ;  $p<0,02$ ).

Лица, превышающие скорость в городе и на трассе также чаще отмечают, что сигнализируют водителю другого ТС, если замечают, что он нарушил ПДД ( $\chi^2=9,02$ ;  $p<0,01$ ). «Высокоскоростные» водители на трассе реже указывают, что испытывают трудности при управлении ТС при возникновении гололеда на дороге ( $\chi^2=3,87$ ;  $p<0,05$ ). «Высокоскоростные» водители на трассе реже отмеча-

ют возникновение чувства раздражения, если их «подрезает» водитель другого ТС ( $\chi^2=6,49$ ;  $p<0,02$ ), при этом у них чаще отмечается неустойчивый фон настроения ( $\chi^2=16,57$ ;  $p=0,000$ ).

Обследованные, превышающие скорость на магистрали, значимо реже отмечали, что у них возникают трудности управления ТС в случае проливного дождя ( $\chi^2=4,27$ ;  $p<0,04$ ) и значимо чаще при наличии повреждений дорожного покрытия и ям на дороге ( $\chi^2=4,76$ ;  $p<0,03$ ). Водители, превышающие скоростной режим на магистрали, даже если замечают, что другие участники дорожного движения нарушают ПДД, отмечают, что не стремятся их наказать, они считают, что это обязанности ДПС ( $\chi^2=7,49$ ;  $p<0,01$ ). А также значимо чаще отмечают, что в некоторых ситуациях они могут наказать другого водителя, если замечают, что он нарушил ПДД ( $\chi^2=9,02$ ;  $p<0,01$ ) или начать сигналить ( $\chi^2=6,01$ ;  $p<0,02$ ) или поравняться с другим ТС и начать кричать ( $\chi^2=3,78$ ;  $p<0,05$ ). У водителей, превышающих скорость на магистральной дороге, значимо чаще отмечается неустойчивый фон настроения ( $\chi^2=11,23$ ;  $p<0,01$ ).

Следующим этапом анализа стало выявление корреляционных взаимосвязей между исследуемыми непараметрическими анкетными данными (корреляционный анализ, критерий г-Спирмена) внутри групп водителей, попадавших в ДТП и никогда не участвовавших в ДТП.

Так, в группе водителей, попадавших ранее в ДТП, выявлены следующие корреляционные связи. Отказ от поездки в случае напряжения/усталости положительно коррелировал с отсутствием зависимости от табака ( $r=0,31$ ;  $p<0,01$ ). Показатель, отражающий сложность управления ТС при интенсивном дорожном движении был положительно связан с возникновением чувства раздражения в пробке ( $r=0,34$ ;  $p<0,01$ ).

В группе водителей, не попадавших ранее в ДТП, выявлены следующие взаимосвязи. Так, показатель сниженного фона настроения положительно коррелирует, во-первых, с возникновением раздражения, если за рулем другого ТС неопытный водитель двигается с низкой скоростью ( $r=0,38$ ;  $p<0,01$ ), во-вторых, если водитель медленно трогается на разрешающий сигнал светофора

( $r=0,70$ ;  $p<0,01$ ) и, в-третьих, со стремлением поравняться с другим ТС и начать кричать в случае нарушения водителем другого ТС ПДД ( $r=0,61$ ;  $p<0,01$ ).

Показатель «неустойчивый фон настроения» коррелирует с показателем «управление ТС при напряженном состоянии и состоянии усталости» ( $r=0,36$ ;  $p<0,01$ ) и с убеждением о том, что при нарушении ПДД другим водителем, нужно наказать его, не учитывая то, что это полномочия сотрудников ДПС ( $r=0,41$ ;  $p<0,01$ ).

Показатель употребления алкоголя не более 1 раза в неделю положительно связан с продолжением управления ТС в случае усталости и напряжения ( $r=0,36$ ;  $p<0,01$ ). Показатель употребления алкоголя чаще 1 раза в неделю положительно связан с трудностями управления ТС при возникновении тумана на дороге ( $r=0,39$ ;  $p<0,01$ ).

Показатель высокоскоростного вождения в городе положительно взаимосвязан с убеждением, что наказывать водителя, нарушившего ПДД, могут только сотрудники ДПС ( $r=0,37$ ;  $p<0,01$ ). Возникновение раздражения в связи с пробкой на дороге положительно коррелировало с трудностями управлением ТС при проливном дожде ( $r=0,40$ ;  $p<0,01$ ). Ситуация, когда водителя «подрезал» другой участник дорожного движения положительно связана с выбором такой тактики поведения при нарушении другим водителем ПДД, как поравняться сего ТС и начать кричать ( $r=0,41$ ;  $p<0,01$ ).

## Заключение

Таким образом, управление транспортным средством относят к одному из наиболее сложных видов человеческой деятельности, так как водитель управляет не только средством повышенной опасности, но и несет ответственность за свою жизнь и жизнь окружающих людей. При исследовании проблемы безопасности дорожного движения показана необходимость разработки критериев психологической оценки опасного вождения, включающих рассмотрение не только индивидуально-психологических особенностей личности водителя, но также учитывающих влияние на стиль управления транспортным средством личностных установок к правилам дорожного движения.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Булыгина В.Г., Дубинский А. А., Шпорт С. В., Калинин Д. С. Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований) // Психология и право. 2016. № 2. С. 72–92.
2. Поликарпова М. С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2017. Том 6. № 1. С. 44–52. doi:10.17759/jmfp.2017060106 <http://psyjournals.ru/jmfp/2017/n1/85802.shtml>
3. Lupton D. Road rage: drivers' understandings and experiences // Journal of Sociology. 2002. № 3. P. 275–290.

4. Dula C. S., Ballard M. E. Development and evaluation of a measure of dangerous, aggressive, negative emotional, and risky driving // Journal of Applied Social Psychology. 2003. № 33. P. 263–282.
5. Коваленко К.Е., Коваленко Н. Е. Опасное вождение: юридический и психологический аспекты // Вестник психологии и педагогики АлтГУ. 2017. № 4. С. 51–56.
6. Астрейко Н. С. Взаимосвязь личностных факторов и стиля вождения автомобиля // Личность, интеллект, метакогниции: исследовательские подходы и образовательные практики. Материалы II Международной научно-практической конференции. Калужский государственный университет им. К. Э. Циолковского. 2017. С. 158–165.
7. Показатели состояния безопасности дорожного движения / ГУОБДД МВД России. Официальный сайт Госавтоинспекции. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения 25.04.2019).
8. Российский статистический ежегодник. Стат.сб./Росстат. 2018. 694 с.
9. Dula C.S., Geller E. S. Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research // Journal of Safety Research. 2003. Vol. 34. P. 559–566.
10. Бурцев А.А., Васильченко А. С. Медико-психологический аспект профилактики опасного вождения и «пьяных» дорожно-транспортных происшествий в России // Независимость личности. 2017. № 1. С. 22–31.
11. Кабалева А. И., Донцов А. И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4. С. 69–87.
12. Gordon, L. M. Attribution theory // The Encyclopedia of Human Development. Thousand Oaks: Sage Publications. 2006. Vol. 1. P. 142–144.

© Шпорт Светлана Вячеславовна ( svshport@mail.ru ), Дубинский Александр Александрович,  
Афони娜 Юлия Сергеевна, Сидорова Анастасия Сергеевна.  
Журнал «Современная наука: актуальные проблемы теории и практики»



Национальный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии имени В.П. Сербского