

УДК 159.9

Психологические маркеры опасного поведения на дорогах**Шпорт Светлана Вячеславовна**

Кандидат медицинских наук, ученый секретарь,
Федеральный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии
им. В.П. Сербского,
119001, Российская Федерация, Москва, Кропоткинский пер., 23;
e-mail: svshport@mail.ru

Васильченко Алеся Сергеевна

Младший научный сотрудник,
Лаборатория психогигиены и психопрофилактики,
Федеральный медицинский исследовательский центр психиатрии и наркологии
им. В.П. Сербского,
119001, Российская Федерация, Москва, Кропоткинский пер., 23;
e-mail: vasilchenko.alesya@gmail.com

Шалимов Данила Романович

Студент,
факультет юридической психологии,
Московский государственный психолого-педагогический университет,
127051, Российская Федерация, Москва, ул. Сретенка, 29;
e-mail: fallenlord1@mail.ru

Аннотация

В статье изложены результаты исследования взаимосвязи индивидуально-типологических особенностей и стиля вождения у водителей легкового транспорта. Было обследовано 80 человек в период с сентября 2016 г. по март 2017 г., из которых 24 – водители, которые были участниками дорожно-транспортных происшествий, и 56 человек – водители, не попадавшие в дорожно-транспортные происшествия. Диагностический комплекс включал методику диагностики степени готовности к риску Г. Шуберта, Мельбурнский опросник принятия решений (в адаптации Т.В. Корниловой), многофакторный опросник стиля вождения О. Таубман-Бен-Ари, опросник самоконтроля

Г. Грасмика. Было обнаружено, что для нарушающих правила дорожного движения водителей характерна сопряженность агрессивного и высокоскоростного стиля вождения с комплексом индивидуально-типологических характеристик, включающих импульсивность, стремление к риску, реактивность на поощрение. Выделенные индивидуально-типологические характеристики являются маркерами опасного поведения на дорогах.

Для цитирования в научных исследованиях

Шпорт С.В., Васильченко А.С., Шалимов Д.Р. Психологические маркеры опасного поведения на дорогах // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2017. Т. 6. № 4А. С. 118-133.

Ключевые слова

Индивидуально-типологические характеристики, психологические маркеры, маркеры опасного поведения, склонность к риску, стиль вождения.

Введение

В 2010 г. правительства мира провозгласили 2011-2020 гг. десятилетием действий по обеспечению безопасности дорожного движения. По данным ГУОБДД МВД России, за период с января по декабрь 2016 г. на дорогах России произошло 173 694 ДТП (из них по вине водителей – 150 860), в которых погибли 16 933 человек и 200 622 получили ранения, из них 20 655 детей было ранено, 812 – погибли.

Вступили в силу новые квалификационные требования для водителей, изменения затронули практически все виды транспорта, кроме частных легковых автомобилей. Новые требования прописаны в последней редакции приказа Минтранса России от 28 сентября 2015 г. № 287. Документ расширяет перечень профессиональных и квалификационных требований к водителям. Важным является вопрос практического исполнения данного нормативно-правового акта. Требование к водителям транспортного средства категорий «В», «ВЕ», а также легкового такси «контролировать свое эмоциональное состояние» определяет необходимость разработки критериев оценки и организации системы психологической тренинговой работы.

Вышесказанное обуславливает научно-практическую значимость и актуальность уточнения медико-психологических критериев допуска к управлению общественным автотранспортом, разработки алгоритма и методического обеспечения диагностики клинико-психологических предикторов высоко рискованного поведения у кандидатов в водители и водителей, а также создания технологии психопрофилактической работы с ними.

Необходимо указать, что склонность к риску в рамках психологии рассматривается в тесной связи с принятием решений. Готовность к риску определяется способностью человека к самоконтролю и регуляции своих действий при заведомой неполноте информации или недоступности развернутой ориентировки в ситуации. Согласно модели Дж. Грея, склонность к риску относится к индивидуально-типологическим свойствам личности, т. е. к устойчивым факторам, оказывающим влияние на формирование стиля вождения и регуляцию деятельности [Gray, 1975; Gray, 1987]. Коган и Валлах полагали, что у некоторых людей, независимо от других личностных черт, есть генеральная готовность к риску – Risikobereitschaft. Она определяет сдвиг их решений в сторону большей рискованности выборов [Корнилова, 2003]. Опираясь на данные подходы, нами была выдвинута гипотеза о том, что опасный стиль вождения тесно связан с индивидуально-типологическими характеристиками регуляции деятельности.

В качестве интегральной характеристики, отражающей особенности управления транспортным средством (ТС), рассматривают стиль вождения. Типологическая классификация этих стилей основана на оценке уровня общественной опасности [Лобанова, 2014; Петров, 2016, www]. В рамках мотивационных моделей вождения, в частности в модели порога риска, внимание акцентируется на ситуационных специфических факторах вождения. Утверждается, что водители сами выбирают приемлемую степень риска, на которую они готовы пойти. Риск будет превышать пороговое значение, если водитель игнорирует или недооценивает опасность дорожной ситуации [Naatanen, Summala, 1976].

В других исследованиях было обнаружено, что для водителей, склонных к риску, специфично стремление испытывать острые ощущения [Ляшко, Эксакусто, 2015, www; Эксакусто, Савенко, 2015, www]. Такие водители нарушают правила дорожного движения и недооценивают степень опасности для себя и окружающих. Их отличают умеренный уровень выраженности тревоги [Ляшко, Эксакусто, 2015, www] и высокие показатели шкалы «принятие риска», они сознательно идут на риск [Петров, 2016, www]. М. Цукерман в качестве одного из индикаторов склонности к рискованному поведению предложил использовать понятие «поиск ощущений» (sensation seeking) [Zuckerman, 2006; Яныхбаш, 2012]. В метаанализе исследований связи между поиском ощущений и поведением за рулем были найдены положительные корреляции между поиском ощущений и вождением в нетрезвом виде [Jonah, 1997]. Было выявлено, что импульсивность и поиск ощущений являются предикторами высокорискового вождения [Dahlen, White, 2006], и доказано наличие взаимосвязи между склонностью к высокорисковому поведению на дороге и пренебрежением правилами дорожного движения, в

том числе в состоянии алкогольного или наркотического опьянения [Rasmussen, 1987; Rothengatter, 1988; Summala, 1988; Lehto, 1991; Grasmick et al., 1993; Halvari, Gjesme, 1995; Jonah, 1997; Horwell, 2002; Chan, Singhal, 2013; Булыгина и др., 2016; Бурцев, Егоров, 2016].

Как российские, так и зарубежные авторы отмечают, что склонность к риску как личностная черта в сочетании с мотивами деятельности оказывает существенное влияние на решение, принимаемое водителем ТС. «Приемлемый» для водителя ТС уровень риска в дорожном движении может не соответствовать его профессиональному мастерству и дорожно-транспортной ситуации [Макенов, 2012; Петров, 2016, www].

Краткий анализ накопленного теоретического и эмпирического опыта изучения склонности к риску у водителей подчеркивает целесообразность включения в анализ особенностей принятия решений и индивидуально-типологических характеристик водителей ТС для разработки медико-психологических аспектов склонности к высокорисковому поведению на дорогах.

В связи с этим *целью* исследования было определение связи склонности к риску с особенностями принятия решения, стилем вождения и индивидуально-типологическими характеристиками водителей легкового автотранспорта.

Материал и методы

Было обследовано 80 водителей категории «В» (средний возраст составил $37,9 \pm 12,8$ лет) с сентября 2016 г. по март 2017 г. Методический комплекс включал:

- 1) методику диагностики степени готовности к риску Г. Шуберта, позволяющую оценить особенности поведенческих реакций человека в ситуациях, сопряженных с неопределенностью, опасностью для жизни, требующих нарушения установленных норм, правил [Никифоров, Дмитриева, Снетков, 2003];
- 2) Мельбурнский опросник принятия решений (адаптация Т.В. Корниловой), который позволяет диагностировать четыре свойства, трактуемые как продуктивный (бдительность) и непродуктивный (избегание, прокрастинация и сверхбдительность) копинги при принятии решений в ситуации неопределенности [Корнилова, 2013, www];
- 3) многофакторный опросник стиля вождения О. Таубман-Бен-Ари (в адаптации И.А. Фурманова и Н.С. Астрейко) [Фурманов, Астрейко, 2016, www], измеряющий степень выраженности следующих паттернов поведения на дороге: диссоциативный – необдуманная и безответственная езда, непреднамеренное нарушение ПДД; тревожный – повышенное чувство настороженности и напряженности во время

вождения, соблюдение ПДД; опасный – открытое выражение раздражения и гнева по отношению к другим участникам дорожного движения, намеренное несоблюдение ПДД, тенденция к агрессивному поведению; агрессивный – гнев, враждебное отношение и действия, направленные на других участников дорожного движения, намеренное нарушение ПДД; высокоскоростной – вождение на высокой скорости, стремление к поиску новых ощущений и намеренное нарушение ПДД; безаварийный – сдержанность и самообладание, избегание конфликтных ситуаций на дороге; терпеливый – спокойствие и сдержанность, хорошая приспособляемость к любой ситуации на дороге, соблюдение ПДД; осторожный – внимательность и терпеливость, тщательное планирование маршрута и соблюдение ПДД;

- 4) опросник самоконтроля Г. Грасмика [Grasmick et al., 1993] в адаптации В.Г. Булыгиной, А.М. Абдраязковой [Булыгина, Абдраязкова, Коваленко, 2008]), направленный на исследование многомерного конструкта, включающего в себя разные элементы, образующие устойчивую характеристику самоконтроля, которая является латентной чертой и предиктором девиантности, универсальным по культурному и гендерному факторам (данный конструкт имеет шестифакторную структуру, которой соответствуют шкалы опросника: импульсивность, предпочтение простых задач, стремление к риску, физическая активность, эгоцентризм, раздражительность).

При *статистической обработке* данных использовались критерий независимости χ^2 , корреляционный анализ (коэффициент корреляции Пирсона), однофакторный дисперсионный анализ, процедура кластеризации методом k-средних. Анализ данных проводился с помощью статистических пакетов SPSS 20.0, Excel 15.0.

Результаты

Первым этапом анализа было разделение водителей на две группы по результатам методики готовности к риску Г. Шуберта. Сравнительный анализ водителей с высоким и средним уровнем склонности к риску выявил следующее: средние значения параметров «опасный», «агрессивный», «высокоскоростной», «осторожный» стиль вождения выше в группе водителей с высоким уровнем склонности к риску; показатели параметров «диссоциативный», «терпеливый», «безаварийный» выше в группе водителей со средним уровнем склонности к риску (рис. 1).

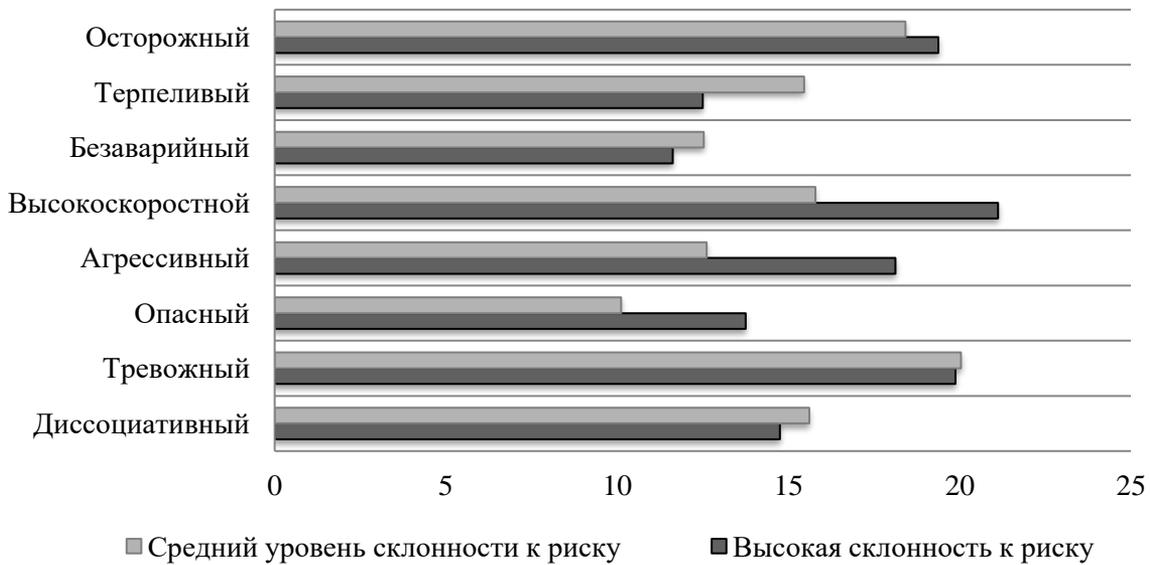


Рисунок 1. Средние значения по шкалам методики «Многофакторный опросник стиля вождения» в группах лиц с высоким и средним уровнем склонности к риску

Анализ особенностей принятия решений выявил, что средние значения параметров «прокрастинация» и «сверхбдительность» выше в группе водителей со средним уровнем склонности к риску (рис. 2).

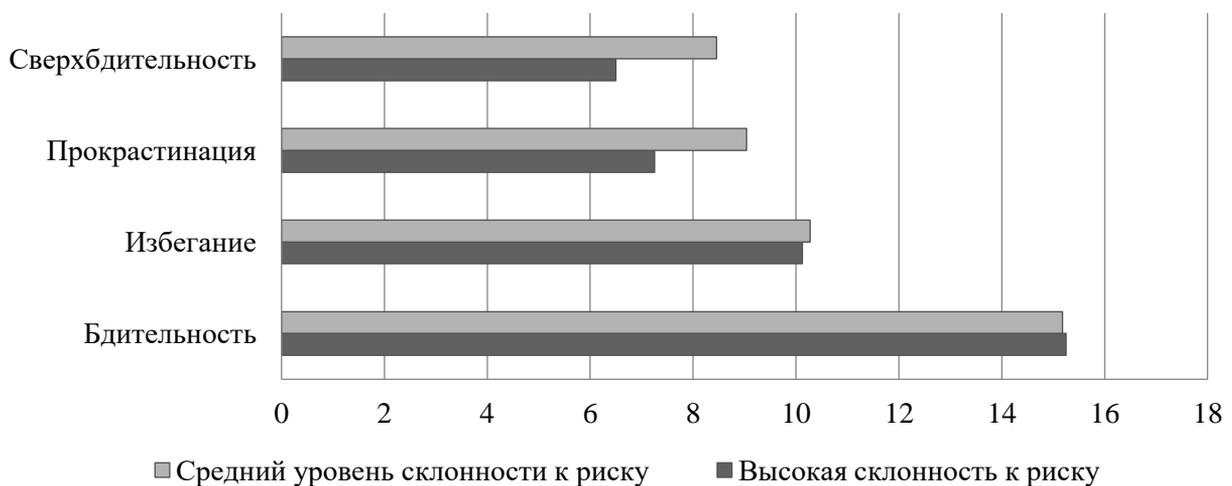


Рисунок 2. Средние значения по шкалам методики «Мельбурнский опросник принятия решений» в группах лиц с высоким и средним уровнем склонности к риску

При исследовании различий между показателями методики «Многофакторный опросник стиля вождения» в группах лиц с высоким и средним уровнем склонности к риску статистически значимых различий не обнаружено.

Для выявления связи между переменными был проведен корреляционный анализ. Поскольку анализ с использованием коэффициента χ^2 значимых различий не выявил, что свидетельствует об однородности выборки по показателю «склонность к риску», корреляционный анализ проводился в целом по всей группе обследованных.

Переменные методики «Мельбурнский опросник принятия решений» «избегание» ($\rho = 0,236$; $p \leq 0,05$), «прокрастинация» ($\rho = 0,272$; $p \leq 0,05$), «сверхбдительность» ($\rho = 0,291$; $p \leq 0,01$) связаны с параметром «диссоциативный стиль вождения». Параметр «избегание» связан также с параметрами «высокоскоростной стиль вождения» ($\rho = 0,225$; $p \leq 0,05$) и «осторожный стиль вождения» ($\rho = 0,223$; $p \leq 0,05$).

При выделении значимых различий между показателями методик в группе водителей, не попадавших в ДТП, и водителей – участников ДТП было обнаружено, что значимым является параметр «прокрастинация» ($U_{\text{эмп}} = 51,5$, $p \leq 0,05$).

Для выявления связи между стилем вождения и индивидуально-типологическими характеристиками, особенностями принятия решений в группе водителей – участников ДТП был проведен корреляционный анализ. Параметр «агрессивный стиль вождения» связан с такими параметрами опросника самоконтроля, как «стремление к риску» ($\rho = 0,811$; $p \leq 0,01$), «импульсивность» ($\rho = 0,851$; $p \leq 0,01$), «высокоскоростной стиль вождения» ($\rho = 0,873$; $p \leq 0,01$). Параметр «высокоскоростной стиль вождения» также связан с переменной «импульсивность» ($\rho = 0,703$; $p \leq 0,05$). Параметр «диссоциативный стиль вождения» связан с переменной «эгоцентризм» ($\rho = -0,712$; $p \leq 0,05$). Связаны между собой параметры «тревожный стиль вождения» и «терпеливый стиль вождения» ($\rho = 0,678$; $p \leq 0,05$).

Согласно данным корреляционного анализа, в группе водителей, не попадавших в ДТП, было обнаружено, что параметр «диссоциативный стиль вождения» связан с переменной «сверхбдительность» ($\rho = 0,524$; $p \leq 0,05$), «тревожный стиль вождения» связан с параметром самоконтроля «предпочтение простых задач» ($\rho = 0,445$; $p \leq 0,05$). Значимых связей между другими стилями вождения и индивидуально-типологическими особенностями самоконтроля, а также принятия решений выявлено не было. Параметр «опасный стиль вождения» связан с такими параметрами стиля вождения, как «агрессивный» ($\rho = 0,746$; $p \leq 0,01$), «высокоскоростной» ($\rho = 0,564$; $p \leq 0,01$), «безаварийный» ($\rho = -0,498$; $p \leq 0,05$), «терпеливый» ($\rho = -0,643$; $p \leq 0,01$). Параметр «агрессивный стиль вождения» также связан с переменными «высокоскоростной стиль вождения» ($\rho = 0,697$; $p \leq 0,01$) и «терпеливый стиль вождения» ($\rho = -0,513$; $p \leq 0,05$). Параметры «безаварийный стиль вождения» и «терпеливый стиль вождения» ожидаемо связаны между собой ($\rho = 0,612$; $p \leq 0,01$).

Согласно результатам кластеризации, методом k-средних было выделено 4 профиля по значениям шкал методики «Многофакторный опросник стиля вождения».

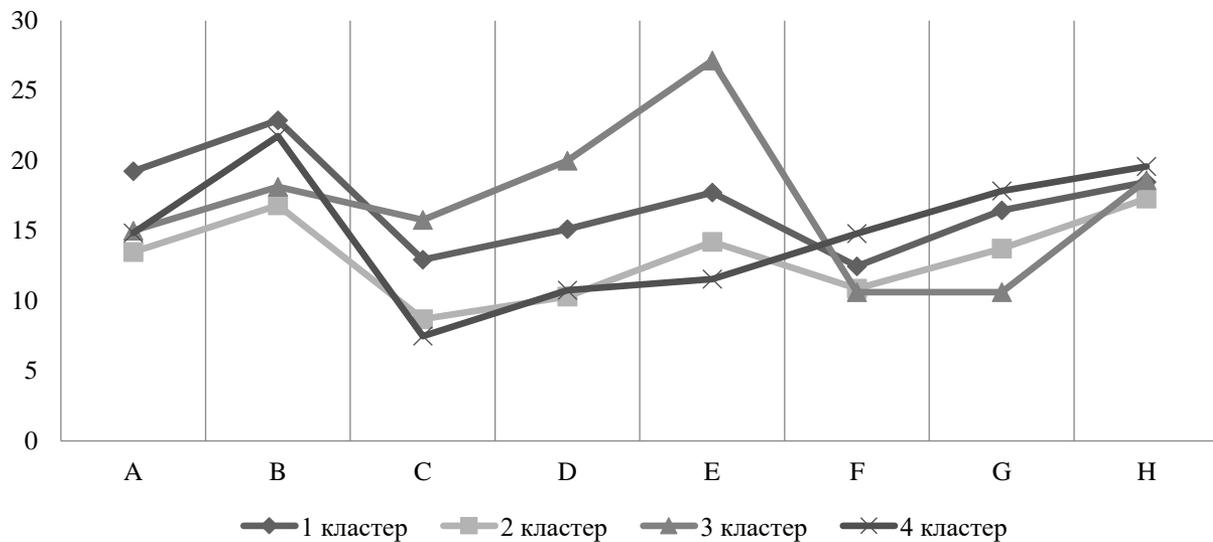


Рисунок 3. Результаты кластеризации методом k-средних по значениям шкал методики «Многофакторный опросник стиля вождения»

А – диссоциативный стиль, В – тревожный стиль, С – опасный стиль, D – агрессивный стиль, E – высокоскоростной стиль, F – безаварийный стиль, G – терпеливый стиль, H – осторожный стиль.

Первый кластер отличают пики значений по параметрам «диссоциативный стиль вождения» и «тревожный стиль вождения», при этом показатели параметров «опасный» и «безаварийный» снижены. Второй кластер характеризуется пиками по параметрам «осторожный», «тревожный» и резким снижением параметра «опасный стиль вождения». Для третьего кластера характерны пики значений по параметрам «диссоциативный стиль вождения» и «тревожный стиль вождения» и снижение по параметру «безаварийный стиль вождения». Четвертый кластер отличают пик по шкале «тревожный стиль вождения» и резкое снижение параметра «опасный стиль вождения».

Обсуждение

Склонность к риску как особенность поведенческих реакций человека в ситуациях, сопряженных с неопределенностью, не связана с особенностями стиля вождения.

Существует тесная связь индивидуально-типологических особенностей регуляции деятельности, в том числе склонности к риску как составляющей самоконтроля, с опасными стилями вождения. Для водителей – участников ДТП характерны следующие связи опасных стилей вождения с индивидуально-типологическими особенностями регуляции поведения. Агрессивный стиль коррелирует со стремлением к риску, импульсивностью; высокоскоростной стиль вождения – с импульсивностью. Полученные результаты дополняют данные ряда

исследований, посвященных анализу взаимосвязи склонности к риску и различных индивидуально-психологических черт личности, раскрывая психологические механизмы опасного стиля вождения. Так, в работах, опирающихся на модель Г. Айзенка, было обнаружено, что с рискованным поведением связаны такие личностные характеристики, как экстраверсия и психотизм [Солнцева, Смолян, 2007; Жирков, Кубдашева, 2012]. Н. Скаар и Дж. Уильямс, изучая взаимосвязь рискованного поведения и индивидуально-психологических особенностей, выявили, что показатели экстраверсии обнаруживают значимые корреляционные связи с числом нарушений ПДД у женщин [Солнцева, Смолян, 2007; Жирков, Кубдашева, 2012].

В представленном исследовании было показано, что отмечается обратная связь диссоциативного стиля вождения, характеризующегося необдуманной и безответственной ездой, с непреднамеренным нарушением ПДД и эгоцентризмом. Водители – участники ДТП в ситуации напряженности во время вождения и при повышении чувства настороженности предпочитают проявлять сдержанность.

В ситуации неопределенности водители с выраженным диссоциативным стилем, который характеризуется необдуманной и безответственной ездой, непреднамеренным нарушением ПДД, прибегают к непродуктивным копингам (сверхбдительность, прокрастинация, избегание). Иными словами, избегание самостоятельного принятия решения, перекладывание ответственности и рационализация ненадежных альтернатив связаны с высокоскоростным и осторожным стилями вождения.

Также было показано, что водители, не попадавшие в ДТП, склонны в ситуации выбора использовать непродуктивный копинг «прокрастинация», т. е. они предпочитают откладывать принятие решений в отличие от водителей – участников ДТП. Водителей, не попадавших в ДТП, отличает отсутствие сопряженности стиля вождения с индивидуально-типологическими особенностями регуляции деятельности. Диссоциативный стиль вождения связан со сверхбдительностью, когда в восприятии ситуации выбора преобладает эмоциональная составляющая. В ситуации чрезмерной эмоциональной напряженности водители склонны к импульсивному принятию решения, что может привести к непреднамеренным нарушениям ПДД. Помимо этого, выявлена тесная связь опасного стиля вождения, характеризующегося тенденцией к агрессивному поведению и намеренным несоблюдением ПДД, с агрессивным, высокоскоростным, безаварийным и терпеливым стилями вождения. Агрессивный стиль тесно связан с высокоскоростным и терпеливым стилями вождения. В ситуации вынужденного несоблюдения ПДД, предполагающей проявление открытого агрессивного поведения, «безаварийные» водители склонны к нарушению скоростного режима, при этом стремятся к сохранению самообладания, сдержанности, адекватно оценивают дорожную обстановку. Терпеливый и безаварийный стили вождения связаны друг с другом. Водители, не попадавшие в ДТП, предпочитают избегать конфликтных ситуаций.

Заключение

Опираясь на полученные результаты, можно предположить, что в основе опасного поведения на дороге лежит низкий уровень самоконтроля как индивидуально-типологическая характеристика личности: было показано, что стремление к риску и импульсивность тесно связаны с агрессивным и высокоскоростным стилями вождения у водителей – участников ДТП. В то же время склонность к риску как особенность поведенческих реакций человека в ситуациях, сопряженных с неопределенностью, не связана с опасными стилями вождения. Это позволяет рассматривать указанный комплекс индивидуально-типологических характеристик в качестве маркеров высокого риска опасного поведения на дорогах.

Таким образом, представляется перспективным исследование индивидуально-типологических и индивидуально-психологических предикторов опасного поведения на дороге для разработки диагностического комплекса и выявления групп риска среди кандидатов в водители, склонных к опасному стилю вождения; необходимо разработать тренинговые программы коррекции стиля управления транспортным средством у кандидатов в водители, а также тренинговые программы, направленные на формирование в процессе обучения компенсирующего планирующего стиля вождения.

Библиография

1. Булыгина В.Г., Абдраязкова А.М., Коваленко И.В. Новые психологические методики диагностики девиаций поведения у несовершеннолетних // Дмитриева Т.Б. (ред.) Судебная психиатрия. Судебная экспертиза несовершеннолетних. М.: ГНЦССП, 2008. Вып. 5. С. 14-29.
2. Булыгина В.Г., Дубинский А.А., Шпорт С.В., Калинин Д.С. Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований) // Психология и право. 2016. Т. 6. № 2. С. 72-92.
3. Бурцев А.А., Егоров В.Ф. Медицинский аспект профилактики управления транспортным средством в состоянии опьянения // Вопросы наркологии. 2016. № 5. С. 87-95.
4. Жирков Р.А., Кубдашева Н.К. Склонность к риску водителей // Известия Волгоградского государственного технического университета. 2012. Т. 5. № 2. С. 62-64.
5. Корнилова Т.В. Мельбурнский опросник принятия решений: русскоязычная адаптация // Психологические исследования. 2013. Т. 6. № 31. URL: <http://psystudy.ru/index.php/num/2013v6n31/883->
6. Корнилова Т.В. Психология риска и принятия решений. М.: Аспект Пресс, 2003. 286 с.
7. Лобанова Ю.И. Вождение как деятельность, поведение и стилевая характеристика // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. 2014. № 4. С. 97-107.
8. Ляшко М.В., Эксакусто Т.В. Индивидуально-личностный профиль людей с разным уровнем водительской тревожности // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 11.

URL: <http://web.snauka.ru/issues/2015/11/59442>

9. Макенов А.А. Исследование склонности к риску водителей автотранспортных средств // Модернизация и научные исследования в транспортном комплексе. 2012. Т. 2. С. 382-386.
10. Никифоров Г.С., Дмитриева М.А., Снетков В.М. (ред.) Практикум по психологии профессиональной деятельности и менеджмента (опросник Шуберта). СПб.: Речь, 2003. 448 с.
11. Петров В.Е. Психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 8. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377>
12. Солнцева Г.Н., Смолян Г.Л. Психологические механизмы и модели «рискового поведения» // Труды ИСА РАН. 2007. Т. 31. С. 231-244.
13. Фурманов И.А., Астрейко Н.С. Адаптация многофакторного опросника стиля вождения // Философия и социальные науки. 2016. № 2. URL: <http://elib.bsu.by/handle/123456789/155336>
14. Эксакусто Т.В., Савенко Е.А. Склонность к риску водителей – нарушителей правил дорожного движения // Гуманитарные научные исследования. 2015. № 8. URL: <http://human.snauka.ru/2015/08/12333>
15. Яныхбаш А.В. Склонность к риску в структуре личностных особенностей // Прикладная юридическая психология. 2012. № 2. С. 79-87.
16. Chan M., Singhal A. The emotional side of cognitive distraction: implications for road safety // Accident analysis and prevention. 2013. Vol. 50. P. 147-154.
17. Dahlen E.R., White P.R. The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving // Personality and individual differences. 2006. Vol. 41. P. 903-915.
18. Grasmick H.G., Tittle C.R., Bursik R.J., Arneklev B.J. Testing the core empirical implications of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime // Journal of research in crime and delinquency. 1993. Vol. 30. No. 1. P. 5-29.
19. Gray J.A. Elements of a two-process theory of learning. London, UK: Academic Press, 1975. 423 p.
20. Gray J.A. The psychology of fear and stress. 2nd ed. Cambridge: Cambridge University Press, 1987. 422 p.
21. Halvari H., Gjesme T. Trait and state anxiety before and after competitive performance // Perceptual and motor skills. 1995. Vol. 81. No. 3. P. 1059-1074.
22. Hopewell C.A. Driving assessment issues for practicing clinicians // Journal of head trauma rehabilitation. 2002. Vol. 17. No. 1. P. 48-61.
23. Jonah B.A. Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature // Accident analysis and prevention. 1997. Vol. 29. P. 651-665.
24. Lehto M.R. A proposed conceptual model of human behaviour and its implications for designs of warnings // Perceptual motor skills. 1991. Vol. 73. P. 595-611.

25. Naatanen R., Summala H. Road user behavior and traffic accidents. New York: North Holland Publishing Company, 1976. 140 p.
26. Rasmussen J. The definition of human error and a taxonomy for technical system design // Rasmussen J., Duncan K., Leplar J. (eds.) New technology and human error. Chichester, UK: Wiley, 1987. P. 23-30.
27. Rothengatter T. Risk and the absence of pleasure: a motivation approach to modelling road user behavior // Ergonomics. 1988. Vol. 31. P. 599-607.
28. Summala H. Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behavior and its implications // Ergonomics. 1988. Vol. 31. P. 491-506.
29. Zuckerman M. Sensation seeking and risky behavior. New York: APA, 2006. 309 p.

Psychological markers of dangerous behaviour on the road

Svetlana V. Shport

PhD in Medicine, Academic Secretary,
Serbsky Federal Medical Research Centre for Psychiatry and Narcology,
119001, 23 Kropotkinsky ln, Moscow, Russian Federation;
e-mail: svshport@mail.ru

Alesya S. Vasil'chenko

Junior Researcher,
Psychohygiene and psychoprophylaxis laboratory,
Serbsky Federal Medical Research Centre for Psychiatry and Narcology,
119001, 23 Kropotkinsky ln, Moscow, Russian Federation;
e-mail: vasilchenko.alesya@gmail.com

Danila R. Shalimov

Student,
Faculty of legal psychology,
Moscow State University of Psychology and Education,
127051, 29 Sretenka st., Moscow, Russian Federation;
e-mail: fallenlord1@mail.ru

Abstract

The article presents the results of the research on the interrelation between the individual typological characteristics of car drivers and their style of driving. The authors surveyed 80 people during the period from September 2016 to March 2017: 24 drivers have been involved in road traffic accidents and 56 drivers have not been involved in them. The diagnostic complex includes Schubert's test for readiness to take risks, the Melbourne Decision Making Questionnaire (adapted T.V. Kornilova), the Multidimensional Driving Style Inventory (O. Taubman-Ben-Ari), the self-control test (H. Grasmick et al.). The article reveals that drivers violating traffic rules are usually characterised by the associativity of a high speed and aggressive driving style with a set of individual typological characteristics, including impulsivity, willingness to take risks, reactivity to encourage. These individual typological characteristics are markers of dangerous behaviour on the road. It seems promising to describe the individual typological and individual psychological predictors of dangerous behaviour on the road in order to create the diagnostic complex and identify risk groups among people who want to obtain a driving licence; there is a need to develop training programmes aimed at correcting the driving style of people who want to obtain a driving licence.

For citation

Shport S.V., Vasil'chenko A.S., Shalimov D.R. (2017) Psikhologicheskie markery opasnogo povedeniya na dorogakh [Psychological markers of dangerous behaviour on the road]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 6 (4A), pp. 118-133.

Keywords

Individual typological characteristics, psychological markers, markers of dangerous behaviour, disposition towards risk, style of driving.

References

1. Bulygina V.G., Abdrazyakova A.M., Kovalenko I.V. (2008) Novye psikhologicheskie metodiki diagnostiki deviatsii povedeniya u nesovershennoletnikh [New psychological techniques used for diagnosing behavioural deviations in juveniles]. In: Dmitrieva T.B. (ed.) *Sudebnaya psikhiatriya. Sudebnaya ekspertiza nesovershennoletnikh* [Forensic psychiatry. The forensic examination of juveniles], Vol. 5. Moscow: Serbsky State Research Centre for Social and Forensic Psychiatry, pp. 14-29.
2. Bulygina V.G., Dubinskii A.A., Shport S.V., Kalinkin D.S. (2016) *Psikhologiya vysokoriskovogo vozhdeniya (obzor zarubezhnykh issledovaniy)* [The psychology of high-risk driving (a review of

-
- foreign studies)]. *Psikhologiya i pravo* [Psychology and law], 6 (2), pp. 72-92.
3. Burtsev A.A., Egorov V.F. (2016) *Meditinskii aspekt profilaktiki upravleniya transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaneniya* [The medical aspect of the prevention of driving while intoxicated]. *Voprosy narkologii* [Issues of narcology], 5, pp. 87-95.
 4. Chan M., Singhal A. (2013) The emotional side of cognitive distraction: implications for road safety. *Accident analysis and prevention*, 50, pp. 147-154.
 5. Dahlen E.R., White P.R. (2006) The Big Five factors, sensation seeking, and driving anger in the prediction of unsafe driving. *Personality and individual differences*, 41, pp. 903-915.
 6. Eksakusto T.V., Savenko E.A. (2015) *Sklonnost' k risku voditelei – narushitelei pravil dorozhnogo dvizheniya* [The disposition of drivers violating traffic rules towards risk]. *Gumanitarnye nauchnye issledovaniya* [Humanities scientific research], 8. Available at: <http://human.snauka.ru/2015/08/12333> [Accessed 03/05/17].
 7. Furmanov I.A., Astreiko N.S. (2016) *Adaptatsiya mnogofaktornogo oprosnika stilya vozhdeniya* [The Adaptation of the Multidimensional Driving Style Inventory]. *Filosofiya i sotsial'nye nauki* [Philosophy and social sciences], 2. Available at: <http://elib.bsu.by/handle/123456789/155336> [Accessed 17/05/17].
 8. Grasmick H.G., Tittle C.R., Bursik R.J., Arneklev B.J. (1993) Testing the core empirical implications of Gottfredson and Hirschi's general theory of crime. *Journal of research in crime and delinquency*, 30 (1), pp. 5-29.
 9. Gray J.A. (1975) *Elements of a two-process theory of learning*. London, UK: Academic Press.
 10. Gray J.A. (1987) *The psychology of fear and stress*. 2nd ed. Cambridge: Cambridge University Press.
 11. Halvari H., Gjesme T. (1995) Trait and state anxiety before and after competitive performance. *Perceptual and motor skills*, 81 (3), pp. 1059-1074.
 12. Hopewell C.A. (2002) Driving assessment issues for practicing clinicians. *Journal of head trauma rehabilitation*, 17 (1), pp. 48-61.
 13. Jonah B.A. (1997) Sensation seeking and risky driving: a review and synthesis of the literature. *Accident analysis and prevention*, 29, pp. 651-665.
 14. Kornilova T.V. (2013) *Mel'burnskii oprosnik prinyatiya reshenii: russkoyazychnaya adaptatsiya* [The Melbourne Decision Making Questionnaire: a Russian adaptation]. *Psikhologicheskie issledovaniya* [Psychological research], 6 (31). Available at: <http://psystudy.ru/index.php/num/2013v6n31/883-> [Accessed: 17/05/17].
 15. Kornilova T.V. (2003) *Psikhologiya riska i prinyatiya reshenii* [The psychology of risk and decision-making]. Moscow: Aspekt Press Publ.
-

16. Lehto M.R. (1991) A proposed conceptual model of human behaviour and its implications for designs of warnings. *Perceptual motor skills*, 73, pp. 595-611.
17. Lobanova Yu.I. (2014) Vozhdenie kak deyatel'nost', povedenie i stilevaya kharakteristika [Driving as an activity, behaviour and a style feature]. *Vestnik LGU im. A.S. Pushkina [Bulletin of Pushkin Leningrad State University]*, 4, pp. 97-107.
18. Lyashko M.V., Eksakusto T.V. (2015) Individual'no-lichnostnyi profil' lyudei s raznym urovnem voditel'skoi trevozhnosti [The individual personal profile of people with different levels of driving anxiety]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii [Modern scientific research and innovations]*, 11. Available at: <http://web.snauka.ru/issues/2015/11/59442> [Accessed 29/04/17].
19. Makenov A.A. (2012) Issledovanie sklonnosti k risku voditelei avtotransportnykh sredstv [A study of the disposition of drivers towards risk]. *Modernizatsiya i nauchnye issledovaniya v transportnom komplekse [Modernisation and research in the transport sector]*, 2, pp. 382-386.
20. Naatanen R., Summala H. (1976) *Road user behavior and traffic accidents*. New York: North Holland Publishing Company.
21. Nikiforov G.S., Dmitrieva M.A., Snetkov V.M. (eds.) (2003) *Praktikum po psikhologii professional'noi deyatel'nosti i menedzhmenta (oprosnik Shuberta) [A tutorial on the psychology of professional activities and management (Schubert's test for readiness to take risks)]*. St. Petersburg: Rech' Publ.
22. Petrov V.E. (2016) Psikhologicheskii analiz problemy opasnogo stilya upravleniya transportnym sredstvom [Psychological analysis of the problem of dangerous driving]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii [Modern scientific research and innovations]*, 8. Available at: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> [Accessed 17/05/17].
23. Rasmussen J. (1987) The definition of human error and a taxonomy for technical system design. In: Rasmussen J., Duncan K., Leplar J. (eds.) *New technology and human error*. Chichester, UK: Wiley, pp. 23-30.
24. Rothengatter T. (1988) Risk and the absence of pleasure: a motivation approach to modelling road user behavior. *Ergonomics*, 31, pp. 599-607.
25. Solntseva G.N., Smolyan G.L. (2007) Psikhologicheskie mekhanizmy i modeli "riskovogo povedeniya" [Psychological mechanisms and models of "risky behaviour"]. *Trudy ISA RAN [Proceedings of the Institute for Systems Analysis of the Russian Academy of Sciences]*, 31, pp. 231-244.
26. Summala H. (1988) Risk control is not risk adjustment: the zero-risk theory of driver behavior and its implications. *Ergonomics*, 31, pp. 491-506.
27. Yanykhash A.V. (2012) Sklonnost' k risku v strukture lichnostnykh osobennostei [The disposition

-
- towards risk in the structure of personal characteristics]. *Prikladnaya yuridicheskaya psikhologiya* [Applied legal psychology], 2, pp. 79-87.
28. Zhirkov R.A., Kubdasheva N.K. (2012) *Sklonnost' k risku voditelei* [The disposition of drivers towards risk]. *Izvestiya Volgogradskogo gosudarstvennogo tekhnicheskogo universiteta* [Proceedings of Volgograd State Technical University], 5 (2), pp. 62-64.
29. Zuckerman M. (2006) *Sensation seeking and risky behavior*. New York: APA.