

УДК 159.9

DOI: 10.34670/AR.2024.86.62.014

**О роли эмоций в динамике стиля автовождения субъекта****Лобанова Юлия Игоревна**

Кандидат психологических наук, доцент,  
доцент кафедры истории и философии,  
Санкт-Петербургский государственный  
архитектурно-строительный университет,  
190005, Российская Федерация, Санкт-Петербург, 2-я Красноармейская, 4;  
e-mail: gretta5@list.ru, margretta25@bk.ru

**Аннотация**

Статья представляет результаты эмпирического исследования, сфокусированного на стилях вождения, и подходы к их интерпретации, способствующие налаживанию связей между академическим научным знанием и практической работой психологов. Исследованиями стилей вождения занимаются и российские, и зарубежные ученые. Узким местом подхода зарубежных авторов является представление об определенной устойчивости стилей вождения и связей между ними и переживаниями эмоций определенного типа, в то время как у советских и российских исследователей таковым оказывается разделение эмоциональной, когнитивной и поведенческих сфер, ограничивающее изучение роли эмоций в становлении и динамике стилей. Целью эмпирического исследования, результаты которого представлены в статье, было преодоление недостатков обоих подходов: рассмотреть и собственно характеристики стиля вождения, и типичные эмоции, на фоне которых протекает автовождение, в динамике, проанализировав связи между ними с учетом уровня надежности деятельности водителей. С помощью специально разработанных анкет, обращающих респондентов к сохранившимся в памяти образам характеристик стиля вождения и эмоционального фона, исследуются динамика стиля вождения и эмоционального фона с учетом уровня надежности их деятельности. Для обработки данных использовались корреляционный и факторный анализы. Было установлено, что у безаварийных водителей более выраженную динамику имеет сам стиль вождения, а образ эмоционального фона – менее выраженную, но с тенденцией сдвига последнего в сторону нейтрально-положительного; в то время как у водителей аварийных стиль вождения имеет более устойчивый характер, тогда как эмоциональный фон при наличии некоторой динамики сохраняет амбивалентный характер – с сочетанием как положительных (радости, удовольствия), так и отрицательных эмоций (гнева). В заключении статьи приводятся интерпретации результатов эмпирического исследования на основе представлений об эмоциях как мотивах и целях деятельности, а также формулируются практические рекомендации по коррекции стилей вождения на основе данных подходов.

**Для цитирования в научных исследованиях**

Лобанова Ю.И. О роли эмоций в динамике стиля автовождения субъекта // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2024. Т. 13. № 1А. С. 73-87. DOI: 10.34670/AR.2024.86.62.014

**Ключевые слова**

Стиль вождения, эмоции, динамика, образ, надежность деятельности, эмоциональная мотивация, цель, амбивалентность, ретроспективная рефлексия, коррекция стиля.

**Введение**

Методологи науки сходятся во мнении, что психология как наука имеет ряд специфических особенностей. Особую проблему представляет разорванность связей между академическим знанием и практикой [Юревич, 2010]. Российская психология в этом отношении не исключение: ученые, работающие в исследовательских институтах, в большей степени сосредоточены на разработке концепций и в меньшей степени обращаются к решению практических задач, тогда как практикующие психологи нередко далеки от ведения теоретических научных исследований.

Одна из целей данной работы заключается в поиске связей между теоретическим и практическим уровнями психологического знания. Фокус для осуществления данного поиска пока что выбран достаточно узкий: исследование сосредоточено на стилях, а именно стилях автовождения.

Безопасность дорожного движения – важная проблема, над решением которой во всем мире работают как технические специалисты, так и психологи [Рогавичене, Гармонников, 2017], юристы, социологи и о которой нередко говорят политики. Уровень безопасности дорожного движения во многом определяется уровнем надежности деятельности отдельных водителей, а одним из факторов, имеющих значение для надежности их деятельности, целым рядом исследователей называется стиль вождения [Васильченко и др., 2029; Лобанова, 2016; Лобанова, 2023].

Изучением стилей вождения занимаются и российские, и зарубежные ученые [Булыгина, Дубинский, Шпорт, Калинин 2016; Васильченко, 2019; Лобанова, 2016; Лобанова, 2017; Лобанова, 2023; Miller, Taubman-Ben-Ari, 2010; Taubman-Ben-Ari, Yehiel, 2012]. Узким местом работ зарубежных авторов является представление об устойчивости самих стилей и их связей с эмоциями определенного типа. Так, в эмпирических исследованиях Taubman-Ben-Ari О. и Miller G. [Taubman-Ben-Ari, Yehiel, 2012; Miller, Taubman-Ben-Ari, 2010], в которых изучались стили вождения (последние рассматриваются как особенности дорожного поведения водителей), указывается на наличие устойчивых связей между конкретными стилями вождения (агрессивным, безрассудным и безответственным, напряженным, спокойным и терпеливым) и зачастую переживаемыми носителями стилей конкретными эмоциями (гнев, радость, напряженность, спокойствие), на фоне которых данные стили и реализуются [там же]. Стилевой подход (во всяком случае за рубежом) остается ориентированным на изучение детерминации стилей личностными факторами, и, следовательно, стили описываются как набор устойчивых поведенческих характеристик.

Преимуществом зарубежного подхода является включение в анализ стилей, как способствующих успешности (спокойного), так и препятствующих ей (агрессивным, безрассудным). Стиль, ассоциированный с высоким уровнем аварийности, по своей сути негармоничен, иными словами, это псевдостиль, существование которого не вполне укладывается в традиционные представления о стилях деятельности в советской психологии и пока не очень активно анализируется [Толочек, Денисова, 2013; Толочек 2015; Лобанова, 2023], что связано в том числе и с тем, что тема стиля стала не «модной». Прежние разработки – 1950-

1990-х гг. – устаревают, а новых пока явно недостаточно.

Устойчивость связей между стилями и эмоциями в процессе автовождения, выявленная зарубежными авторами, представляется дискуссионной при анализе стилей с методологической точки зрения, отстаиваемой в последние годы российскими исследователями, в рамках которой обосновывается необходимость анализа стилей как динамических систем (обладающих как устойчивостью, так и определенной вариативностью) [Толочек, 2015].

В то же время определенным ограничением подхода к исследованиям стилей, проводимых российскими учеными, является разделение когнитивной и эмоциональной сфер, изучение их автономно друг от друга [Рубинштейн, 1989]. Исключениями являются сферы психологии творчества и рефлексивной психологии, где мышление и эмоции рассматриваются в тесной взаимосвязи и где эмоциям придается достаточное значение [Семенов, 2011; Семенов 2013; Степанов, 2006; Лобанова, 2023]. Поэтому ключевой момент, который мог быть позволить продвинуться в изучении стилей в целом (и стилей автовождения в частности) российским исследователям, заключается в более активном изучении роли эмоций в формировании стилей деятельности.

Так, в модели стиля деятельности, предложенной В.А. Толочком, фигурируют идеальные регуляторы, операциональные структуры и предпочитаемые субъективно удобные условия деятельности. Субъективно удобными условиями исследователь понимает «сплав осознанного и неосознанного, особое внимание уделяя эмоциональной памяти субъекта, в которой отражаются "зоны комфорта", эмоциональные оценки успешности, благодаря которым и обеспечивается во многом адаптация субъекта к деятельности» [Толочек, 2015, 278-279].

В эмпирических исследованиях, направленных на изучение характеристик стиля вождения (с учетом социально-демографических и социально-профессиональных характеристик групп, к которым водители принадлежали), было зафиксировано наличие определенной динамики *характеристик стиля* [Лобанова, 2016, 2023]. Использование метода поперечных срезов и сравнительного анализа позволило заметить различия характеристик стиля вождения группы молодых водителей и водителей среднего возраста, водителей мужского и женского пола, профессиональных водителей и водителей-любителей. В частности, были зафиксированы различия по шкале «безопасность – риск» (молодые водители более беспечно относились к соблюдению правил дорожного движения), по шкале «планирование – импульсивность» (молодые демонстрировали большую импульсивность), по шкале «уверенность при парковке» (молодые демонстрировали более высокий уровень) [Лобанова, 2023]. В других исследованиях автора были зафиксированы связи между высоким уровнем надежности деятельности (сохраняющимся на протяжении времени) – безаварийностью и переживанием таких эмоций, как спокойствие и удовольствие. Аварийным же водителям чаще было свойственно переживать некий «микст» эмоций (сочетание эмоций разного знака) и гнев [Лобанова, 2017; Лобанова, 2023].

Детальных исследований того, какие именно эмоции (какой набор, в каком сочетании), в какие моменты времени, при каких условиях и каким именно образом отражаются в отборе и закреплении способов и средств деятельности (при формировании стиля деятельности), а также на их замене, выбраковке (при динамике, трансформации стиля деятельности), на данный момент явно недостаточно. Данная статья призвана изменить ситуацию.

Цели эмпирического исследования:

- исследовать динамику характеристик стиля вождения (с учетом уровня надежности деятельности водителей);

- исследовать динамику эмоций, возникающих у водителей в разные годы стажа в процессе автовождения (с учетом уровня надежности деятельности);
- проанализировать связи между динамикой характеристик стиля вождения, эмоциями и динамикой надежности деятельности.

## Методы исследования

В новом исследовании респонденты сами (после предварительного инструктирования) выступали экспертами в отношении собственного стиля вождения, оценивая выраженность у себя отдельных характеристик (безопасность – риск, планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке) в разные годы водительского стажа. Иными словами, фокус исследования оказался скорее на исследовании динамики образа стиля вождения (в представлении водителей). Это же касается и исследования эмоций: респонденты самостоятельно оценивали частоту переживания эмоций в процессе автовождения. Перечень эмоций был составлен, исходя из анализа работ зарубежных и отечественных авторов, занимающихся исследованием взаимосвязей между эмоциями и стилями вождения [Taubman-Ben-Ari, Yehiel, 2012; Miller, Taubman-Ben-Ari, 2010; Лобанова, 2016, Лобанова 2017]. В список эмоций вошли страх, гнев, радость, тревога, спокойствие, удовольствие.

Для проведения исследования использовались разработанные автором анкеты, с помощью которых на основе ретроспективной рефлексии респонденты по девятибалльной шкале (от 1 балла до 9) оценивали характеристики стиля вождения в разные годы стажа (безопасность – риск, планирование – импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения, уверенность при парковке), а также частоту проявления в процессе автовождения таких эмоций, как радость, гнев, удовольствие, страх, тревога (также по девятибалльной шкале). Возможность использовать самооценки как самостоятельные эмпирические данные была ранее показана в работе В.А. Толочка и В.Г. Денисовой [Толочек, Денисова, 2013].

Для водителей с большим стажем оценивались характеристики стиля и эмоции в такие отрезки временных интервалов, как 1 год, 2-3 года, 4-5 лет, 6-10 лет, более 10 лет.

Анкета «Динамика характеристик стиля вождения» проверялась на надежность ретестовым методом [Наследов, 2005]. Группе из 20 респондентов (в нее вошли водители со стажем от 10 лет и выше) было предложено пройти опрос в середине января 2023 года, а затем повторно – в конце апреля того же года (через 3 месяца). При проверке анкеты «Динамика характеристики стиля вождения» на надежность 4 шкалы из 5 проверку прошли – сила корреляций составляла от 0,7 до 0,95). Одна шкала анкеты – отношение к средствам безопасности – проверку прошла только частично (в разные годы оценки имели разную степень связанности, самое низкое значение – 0,53).

Анкета «Динамика частоты переживания отдельных эмоций в процессе автовождения» предъявлялась группе респондентов также дважды с интервалом в 3 месяца. Сила корреляционных связей между оценками, данными частоте переживания отдельных эмоций в разные годы находится в интервале от 0,7 до 0,99 (для таких эмоций, как гнев и удовольствие, – в интервале от 0,89 до 0,99).

В процессе эмпирического исследования проверялись следующие гипотезы:

- образ стиля вождения субъекта динамичен, при этом динамика отдельных характеристик стиля может иметь определенную специфику;
- специфика динамики стиля вождения у субъектов с разным уровнем надежности

деятельности связана со спецификой динамики образа эмоционального фона, на котором реализуется деятельность.

Под образом эмоционального фона подразумевается устойчивый след в памяти субъекта, поддающийся рефлексии, вербализации и оценке (со стороны субъекта), на фоне которого осуществляется деятельность, проявляется определенный стиль деятельности. Одной из важнейших задач данного исследования является изучение роли эмоционального фона в становлении и динамике стиля.

### Выборка исследования

В исследовании принимали участие 113 водителей со стажем более трех лет, из них 57 водителей – с высоким уровнем надежности, 56 – с низким.

Уровень надежности деятельности определялся с помощью экспертных оценок. Эксперты выставляли баллы водителям с учетом следующих данных: отнесенность к группе профессиональных водителей или водителей-любителей; стаж вождения, наличие в опыте ДТП, их количества и типа (по своей вине, обоюдной или чужой).

Подразумевалось, что аварийность водителя связана с более низким уровнем надежности деятельности, при котором случается большее количество ошибок при выполнении предписанных функций [Никифоров, 1996], что и приводит к попаданию в предаварийные и аварийные ситуации.

Для математической обработки данных использовался корреляционный анализ (метод Спирмана). Анализировалась динамика корреляционных связей во времени – изменение интенсивности корреляций и уровня их значимости. В частности, были выявлены и проанализированы корреляционные связи между оценками, данными респондентами отдельным характеристикам стиля вождения в разные годы стажа, с оценками тех же характеристик в первый год стажа. Таким же образом анализировались корреляционные связи между оценкой частоты проявления отдельных эмоций (в первый год и в другие периоды водительской биографии). Данные водителей из групп с высоким и низким уровнями надежности деятельности (имеющих и не имеющих аварий по собственной вине в опыте) анализировались отдельно.

### Результаты эмпирического исследования

В исследовании были получены следующие результаты (табл. 1-2).

Большой стаж. Аварийщики. Динамика стиля вождения (СВ). Корреляционный анализ.

**Таблица 1 - Корреляции между оценками отдельных характеристика стиля вождения в первый год стажа и в последующие периоды**

Безопасность – риск в разные годы стажа вождения	1 год	2-3 года	4-5 года	6-10 года	Более 10 лет
Коэффициент корреляции	1,000	0,814**	0,606**	0,476**	0,373**
Уровень значимости		0,000	0,000	0,000	0,005
Планирование –импульсивность в разные годы стажа вождения	год	2-3 года	4-5 года	6-10 года	Более 10 лет
Коэффициент корреляции	1,000	0,803**	0,559**	0,414**	0,176
Уровень значимости		0,000	0,000	0,002	0,193

<b>Отношение к средствам безопасности в разные годы стажа вождения</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 года</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,885**	0,825**	0,718**	0,467**
Уровень значимости		0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Культура вождения в разные годы стажа вождения</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 года</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,777**	0,672**	0,508**	0,459**
Уровень значимости		0,000	0,000	0,000	0,000
<b>Уверенность при парковке в разные годы стажа вождения</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 года</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,878**	0,636**	0,461**	0,317*
Уровень значимости		0,000	0,000	0,000	0,017

Корреляционный анализ (данные представлены в таблице 1) указывает на то, что динамика характеристик стиля (на уровне образа) существует, однако она достаточно мягкая: связи между четырьмя характеристиками из пяти в разные годы сохраняются, при этом их интенсивность несколько снижается (от сильных до средне-сильных и средне-слабой). Наибольшую динамику имеют оценки такой характеристики, как «Планирование – импульсивность»: интенсивность связи между оценками быстро снижается и вовсе пропадает (становится незначимой).

Большой стаж. Безаварийные. Динамика СВ. Корреляционный анализ.

**Таблица 2 - Корреляции между оценками отдельных характеристик стиля вождения в первый год стажа и в остальные периоды**

<b>Безопасность – риск в разные годы стажа</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 лет</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,831**	0,480**	0,143	0,110
Уровень значимости		0,000	0,000	0,289	0,415
<b>Планирование импульсивность в разные годы стажа</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 лет</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,846**	0,468**	0,353**	0,097
Уровень значимости		0,000	0,000	0,007	0,474
<b>Отношение к средствам безопасности в разные годы стажа</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 лет</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,906**	0,743**	0,578**	0,435**
Уровень значимости		0,000	0,000	0,000	0,001
<b>Культура вождения в разные годы стажа вождения</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 лет</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,750**	0,523**	0,331*	0,179
Уровень значимости		0,000	0,000	0,012	0,183
<b>Уверенность при парковке в разные годы стажа вождения</b>	<b>1 год</b>	<b>2-3 года</b>	<b>4-5 года</b>	<b>6-10 лет</b>	<b>Более 10 лет</b>
Коэффициент корреляции	1,000	0,860**	0,584**	0,384**	0,163
Уровень значимости		0,000	0,000	0,003	0,226

Опираясь на полученные данные, можно говорить о фиксации более выраженной динамики образа стиля вождения (о динамике характеристик стиля) у водителей с высоким уровнем надежности деятельности (см. табл. 2): в начале водительского стажа оценки разных лет (например, первого и второго-третьего годов) очень тесно связаны друг с другом, со временем связи становятся настолько слабыми, что теряют значимость (от 0,846 до 0,097 – для

планирования, от 0,860 до 0,163 – для уверенности при парковке). В случае с надежными водителями отмечается выраженная динамика четырех характеристик из пяти. Наиболее устойчивой оказалась характеристика «Отношение к средствам безопасности»: связи между оценками снижаются по интенсивности, но остаются значимыми.

Наличие динамики характеристик стиля как у водителей с высоким уровнем надежности деятельности, так с низким подтверждена. Однако у водителей из разных групп есть особенности специфики этой динамики: у аварийщиков динамика менее выражена, у надежных – более.

Далее был проведен факторный анализ частоты переживания отдельных эмоций как составляющих образа эмоционального фона водителями с разным уровнем надежности деятельности – в начале и в конце наблюдаемого стажа вождения. Результаты представлены в таблицах 3-6.

При проведении факторного анализа использовался метод главных компонент, извлекался только один фактор (мера адекватности выборки Кайзера-Майера-Олкина (КМО) выше 0,6), то есть полученные результаты можно расценивать скорее как фиксацию определенных тенденций [Наследов, 2005]. Коэффициенты с низкими значениями (ниже 0,3) не выводились.

**Таблица 3 - Образ эмоционального фона водителей с низким уровнем надежности деятельности. Первый год автовождения**

Матрица компонент

	Компонент 1
радость1	0,762
гнев1	-0,494
тревога1	-0,566
спокойствие1	0,525
удовольствие1	0,801

Метод выделения факторов: метод главных компонент.

**Таблица 4 - Образ эмоционального фона водителей с низким уровнем надежности деятельности. Стаж вождения – более 10 лет**

Матрица компонент

	Компонент 1
радость15	0,596
гнев 15	-0,608
тревога 15	-0,689
спокойствие15	0,712
удовольствие15	0,676

Метод выделения факторов: метод главных компонент.

Из анализа данных таблиц 3 и 4 можно сделать вывод, что в образе эмоционального фона аварийных водителей как в начале наблюдаемого стажа, так и конце присутствуют эмоции разного знака (как положительные, так и отрицательные), то есть образ устойчиво носит амбивалентный характер.

В таблицах 5 и 6 представлены результаты факторного анализа образа эмоционального фона в начале и в конце изучаемого стажа вождения. Анализировались данные, полученные в группе водителей с высоким уровнем надежности деятельности.

**Таблица 5 - Образ эмоционального фона водителей с высоким уровнем надежности деятельности. Первый год автовождения**

Матрица компонентов

	Компонент 1
радость1	0,597
тревога1	-0,525
спокойствие1	0,695
удовольствие1	0,810

Метод выделения факторов: метод главных компонент.

В начале стажа образ эмоционального фона безаварийных водителей носит многогранный характер (в образе присутствуют как положительные, так и отрицательные эмоции, незначительный вес имеет только частота переживания такой эмоции, как гнев).

**Таблица 6 - Образ эмоционального фона водителей с высоким уровнем надежности деятельности. Стаж автовождения – более 10 лет**

Матрица компонентов

	Компонент
радость15	0,853
спокойствие15	0,415
удовольствие15	0,867

Метод выделения факторов: метод главных компонент.

В конце стажа образ эмоционального фона у водителей с высоким уровнем надежности деятельности носит уже более моногенный характер: в образе преобладают положительные или нейтральные по знаку эмоции (спокойствие, радость и удовольствие).

Можно сделать предварительные выводы о том, что группы водителей с разным уровнем надежности деятельности отличаются друг от друга по особенностям динамики стиля вождения и частоте переживания отдельных эмоций, а именно: надежных (безаварийных) динамика характеристик стиля высокая, а образ эмоционального фона демонстрирует динамику в сторону нейтрально-положительного; у водителей с низким уровнем надежности (аварийных) динамика стиля вождения низкая, а эмоциональный фон (на уровне фиксируемого образа) носит амбивалентный характер: в нем устойчиво сочетаются положительные и отрицательные эмоции.

Таким образом, можно говорить о том, что поставленные в исследовании гипотезы были подтверждены:

1) образ стиля вождения субъекта динамичен, при этом динамика отдельных характеристик стиля имеет специфику (есть более и менее устойчивые характеристики);

2) специфика динамики стиля вождения у субъектов с разным уровнем надежности деятельности связана со спецификой динамики образа эмоционального фона, на котором разворачивается деятельность.

## Обсуждение результатов

В исследовании изучалась динамика характеристик стиля вождения в течение доступного для самонаблюдения субъекту стажа водительской деятельности.

Психофизиологические функции субъекта меняются с возрастом, что достаточно

исследовано и подробно описано в исследованиях целой плеяды авторов, работающих в плоскости возрастной и дифференциальной психологии. Само наличие знаний о существовании возрастных изменений не гарантирует субъекту фиксации этих изменений в работе собственной психики. В силу индивидуально-психологических различий субъекты в разной степени склонны рефлексировать эти изменения, соответственно, менять или не менять привычные, устоявшиеся подходы и способы осуществления деятельности (стили), адаптируясь и не адаптируясь к изменившейся работе собственной психики. В такой деятельности, как автовождение, это может приводить к возникновению и последующему повторению аварий в опыте, в других сферах будет иметь негативное отражение в деятельности в соответствии с их спецификой.

В исследовании зафиксирована субъективная динамика – отражение того, как меняются характеристики стиля вождения и эмоциональный фон деятельности в представлении самих субъектов, демонстрирующих объективно разный уровень надежности деятельности.

Стиль деятельности в настоящий момент не является образовательной целью, не включен, например, в перечень компетенций, которыми должен овладеть обучаемый. Становление стиля может носить как осознанный, так и не вполне осознанный характер (с чем зачастую согласны разные исследователи). Следовательно, субъект, занимаясь реальной деятельностью, зачастую во внутреннем плане имеет дело только с субъективным отражением используемого им стиля деятельности. Соответственно, именно субъективное отражение субъектом используемых методов и средств (результатов предметной рефлексии) и лежит в основе как формирования, так и динамики стиля деятельности.

И до тех пор, пока стили деятельности не являются образовательными целями, обеспечение надежности деятельности оказывается завязанным на возможности рефлексии субъекта и расширение методов, способствующих ее развитию. Наиболее эффективными в этом отношении являются методы, используемые в коучинге, как раз ориентированные на повышение успешности клиента за счет анализа его опыта (в том числе с опорой на рефлексии).

Таким образом, настоящее исследование, обращаясь к изучению происходящего во внутреннем плане деятельности, выступает в определенном смысле мостом между академическими (классическими) научными исследованиями и практической работой с клиентами в рамках психологического консультирования и коучинга.

Большой интерес как для объяснения полученных результатов исследования, так и для проектирования практической работы с реальными водителями представляет идея наличия у субъекта особого типа мотивации – эмоциональной [Пырьев, 2012] наравне с потребностной [Симонов, 1987], исходя из которой собственно переживание определенных эмоций становится детерминантой деятельности или поведения (в отличие от традиционного представления, что эмоция есть только реакция, представляющая собой отношение к актуальной ситуации в зависимости от удовлетворения или неудовлетворения потребности).

Можно предложить как минимум две интерпретации для объяснения роли эмоций в динамике стиля вождения: традиционную и оригинальную. В первом случае эмоции рассматриваются как отношение к результатам деятельности, детерминированной определенными потребностями субъекта, достигаемое с помощью актуального стиля вождения; во втором допускается существование эмоциональной мотивации [Пырьев, 2012], актуализирующей определенные характеристики стиля, и даже рассмотрение эмоций как основной цели поведения или деятельности.

Дадим интерпретацию полученных результатов из обоих подходов.

Водители из группы с высоким уровнем надежности деятельности фиксируются на

переживании положительных эмоций при достижении целей деятельности с помощью определенных способов и средств деятельности, в дальнейшем обращаются к ним в процессе автовождения. Если достичь целей деятельности не удастся, потребности не удовлетворяются, возникают отрицательные эмоции, а используемые способы осуществления деятельности субъект пытается заменить на более эффективные.

Но те же результаты можно объяснить и противоположным образом – стремлением водителей из группы с высоким уровнем надежности деятельности за счет изменения характеристик стиля добиться устойчивого переживания определенных эмоций, скорее положительных, прежде всего удовольствия. При этом важно помнить, что удовольствие как эмоция может возникать не только в процессе автовождения.

Относительно водителей с низким уровнем надежности деятельности можно также предложить две интерпретации:

- 1) «Аварийщики» (водители с низким уровнем надежности деятельности) как будто проявляют слабую чувствительность (индифферентность) по отношению к негативным эмоциям, недооценивают их сигнальную функцию, поэтому не стремятся к активному изменению способов и средств осуществления деятельности (даже при очевидных негативных результатах, то есть при высоком уровне аварийности). Иными словами, если исходить из модели стиля деятельности В.А. Толочка, то у этой группы водителей и становление, и динамика стиля происходит вопреки ожидаемому от субъекта стремлению к повторению ситуаций комфорта в деятельности на основе эмоциональной памяти. Однако следует помнить, что стиль, при котором деятельность оказывается неуспешной (а с точки зрения социума аварийность – очевидно нежелательный результат) в советско-российской психологии вплоть до последнего времени считался псевдостилем, тогда как модель исследователя предназначалась для объяснения формирования стиля гармоничного.
- 2) Аварийщики (судя по результатам исследования) тяготеют к переживанию амбивалентных эмоций, а именно некой смеси удовольствия и гнева – они наиболее устойчивы в их образе эмоционального фона деятельности. Что же касается характеристик стиля вождения (сохраняющих у данной группы водителей выраженную устойчивость на протяжении водительской биографии), то они, возможно, являются неким инструментом, ресурсом для достижения желательных переживаний (в том числе и как неких не вполне осознаваемых целей).

Такое объяснение позволяет подойти к пониманию, почему способы и средства, способствующие аварийности, сохраняют устойчивость: они имеют значение для водителя как для личности. Так, например, разные психотерапевтические концепции указывают на то, что фактически (прежде всего бессознательно) человек может стремиться к переживанию негативных эмоций, – иначе понять реализацию соответствующих жизненных стилей [Адлер, 2022] или проигрывание человеком в жизни определенных сценариев и игр [Берн, 2023] довольно затруднительно.

Представляется, что при опоре на эмоциональную теорию мотивации [Пырьев, 2012] открываются более широкие возможности для работы с водителями с опасными и небезопасными стилями вождения и более низким уровнем надежности деятельности соответственно.

Пырьев ссылается в обосновании эмоциональной мотивации на работы В.К. Вилюнаса, который допускает существование эмоций, являющихся результатом деятельности человека по

удовлетворению потребностей, а также таких, которые сами инициируют потребности [Пырьев, 2012].

Связь между эмоциями и потребностями можно проиллюстрировать на примере употребления сладостей или алкоголя. Потребность в этих продуктах у человека изначально отсутствует. Причиной (мотивом) употребления является эмоция (испытать радость или избавиться от грусти). И только после многократных употреблений возникает потребность как нужда в этих продуктах.

Перспективным направлением для работы по коррекции стилей представляется и применение системно-эволюционной теории [Гурьев, Малкова, 2017], являющейся новым этапом развития теории функциональных систем П.К. Анохина к интерпретации псевдостилей. Идя дальше размышлений Гурьева и Малковой, отметим, что эмоции могут рассматриваться и как акцептор действия или параметр результата, для достижения которых (осознанно или нет) и применяется конкретный стиль деятельности. Но вероятно, что происходит это прежде всего в тех ситуациях, когда действия имеют не столько биологическую, сколько социальную значимость.

Так, очевидно, что объективная полезность результата коллективной деятельности (коей, по сути, является автовождение), осуществляемой в социокультурной среде, определяется отнюдь не только закрытием потребностей самого субъекта. Более того, пресловутая эмоциональная мотивация самого водителя и тем более фиксация субъекта на эмоции как цели, порождающие и поддерживающие устойчивость опасного или агрессивного стилей вождения, могут входить в конфликт с интересами общества. Следовательно, определение направлений и конкретных мероприятий для коррекции такого рода стилей являются актуальными задачами. Понимание же причины сохранения псевдостилия позволяет найти пути и методы для его коррекции.

## Заключение

Эмоции в случае со стилями могут рассматриваться не только как реакции (в традиционном ключе), но и как фундамент эмоциональной мотивации. Наличие у субъекта эмоциональной мотивации подразумевает осуществление активности не только ради достижения некой предметной цели, в обязательном порядке способствующей закрытию некой актуальной потребности, но и ради самих эмоциональных переживаний (ради вполне конкретной эмоции – радости, гнева и т.п.), которые по каким-то причинам являются недостижимыми в других условиях и (или) в других видах деятельности.

То есть деятельность может быть инструментом для такого результата, который субъектом может в должной мере не осознаваться, однако способен выступать акцептором его деятельности или (по меньшей мере) критерием результата для функциональной системы. Рассмотрение эмоции как акцептора деятельности, с одной стороны, позволяет с теоретической точки зрения понять, почему могут оставаться устойчивыми те или другие способы и средства осуществления деятельности (ведущие к социально нежелательным результатам в деятельности), с другой – дает возможности психологу оказывать помощь клиенту в управлении им собственной активностью. Управление может осуществляться за счет оказания психологической помощи в осознании истинных целей деятельности, в поиске других (более социально приемлемых) путей достижения этих целей. Что же касается псевдостилей, то после нахождения новых возможностей для достижения ранее переживаемых при их актуализации эмоций субъект сможет либо корректировать характеристики стиля в социально приемлемом

ключе, тем самым трансформируя псевдостиль в стиль гармоничный, либо отказаться от данной деятельности в принципе.

Таким образом, коррекция опасного стиля вождения (изменение извне набора неких способов и средств деятельности), приносящего сомнительный с точки зрения общества результат, в рамках практической работы психологов должна быть ориентирована на дифференцирование тех эмоций, к которым человек стремится в рамках конкретной деятельности, связанной с этим результатом; поиск социально приемлемых условий для переживания тех эмоций, в которых, как в неких результатах своей деятельности, нуждается субъект. Иными словами, должны найтись пути получения требуемого результата общественно безопасными способами; поиск методов достижения и переживания необходимых субъекту эмоций, не представляющих угрозы для общества.

Вести работу в обозначенных направлениях могут коучи, психологи-консультанты или транспортные психологи.

Однако как для практиков, так и для теоретиков интерес представляет исследование и описание психологических механизмов стремления личности к переживанию негативных эмоций, особенно сопряженных с опасными и небезопасными действиями. Работа по трансформации самого стремления к переживанию субъектом негативных эмоций (особенно в условиях коллективной деятельности, тем более совместно-последовательной или совместно-взаимосвязанной) может требовать подключения психотерапевта.

## Библиография

1. Адлер А. Индивидуальная психология. СПб.: Мастера психологии, 2022. 256 с.
2. Астрейко Н.С. Личностные факторы стиля вождения автомобиля // Журнал Белорусского государственного университета. Философия. Психология. 2019. № 1. С. 117-124.
3. Берн Э. Игры, в которые играют люди. Бомбора, 2023. 320 с.
4. 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. DOI: 10.17759/psylaw.2016060206.
5. Васильченко А.С. и др. Вклад нарушений когнитивной и эмоционально-волевой сферы в увеличение риска опасного вождения психически больных // Психическое здоровье. 2019. № 8. С. 37-42.
6. Гурьев В.С., Малкова Е.Е. Базовые эмоции в свете системно-эволюционной теории // Вестник психотерапии. 2017. № 61 (66) С. 113-130.
7. Лобанова Ю.И. Опросник «Стиль вождения» // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2016. № 4-1. С. 26-41.
8. Лобанова Ю.И. Особенности стиля вождения «аварийных» и «безаварийных» водителей // Вестник Южно-Уральского государственного университета. Серия: Психология. 2016. Т. 9. № 3. С. 87-94.
9. Лобанова Ю.И. Очерки рефлексивной психологии стилей. СПб.: СПбГАСУ, 2023. 283 с.
10. Лобанова Ю.И. Типичные эмоции, стиль вождения и профилактика аварийности водителя Лобанова Ю.И. // Европейский журнал социальных наук. 2017. № 1. С. 396-406.
11. Наследов А.Д. SPSS. Компьютерный анализ данных в психологии и социальных науках. СПб.: Питер, 2005. 416 с.
12. Никифоров Г.С. Надежность профессиональной деятельности. СПб.: Изд-во СПбГУ, 1996. 176 с.
13. Поликарпова М.С. Соотношение понятий «агрессивное» и «опасное» вождение в современной отечественной и зарубежной психологии Поликарпова М.С. // Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6. № 1. С. 44-52.
14. Пырьев Е.А. Мотивационные возможности эмоций и потребностей: сравнительный анализ // Вестник ОГУ. 2012. № 9 (145). С. 35-42.
15. Рогавичене Л.И., Гармонников И.С. Влияние стиля вождения на устойчивое развитие транспорта // Бюллетень транспортной информации. 2017. № 3 (261). С. 7-10.
16. Рубинштейн С.Л. Основы общей психологии. В 2 т. Т. 2. М., 1989. С. 147-182.
17. Семёнов И.Н. Методологические проблемы рефлексивной психологии творчества: от изучения креативности к развитию инновационной деятельности. Россия: тенденции и перспективы развития // Ежегодник ИНИОН РАН. 2011. № 6. С. 117-129.

18. Семенов И.Н. Современные исследования психологии рефлексии: от истории и методологии через экспериментатику к практике // Петровский В.А. (ред.) Психология: журнал Высшей школы экономики. 2013. Т. 10. № 2. С. 3-6.
19. Симонов П.В. Мотивированный мозг. Высшая нервная деятельность и естественнонаучные основы психологии. М., 1987.
20. Степанов С.Ю. Психология творчества и рефлексии в современных социальных практиках // Ушаков Д.В. (ред.) Психология творчества: школа Я.А. Пономарева. М.: ИП РАН, 2006.
21. Толочек В.А. Проблема стилей в психологии: историко-теоретический анализ. М.: Институт психологии РАН, 2013.
22. Толочек В.А. Стили деятельности: ресурсный подход. М.: Институт психологии РАН, 2015. 366 с.
23. Толочек В.А., Денисова В.Г. Динамика профессионального становления в представлениях субъекта: самооценки как самодостаточные эмпирические данные // Психологический журнал. 2013. Т. 34. № 6. С. 45-58.
24. Юревич А.В. Методология и социология психологии. М.: Институт психологии РАН, 2010. 402 с.
25. Miller G., Taubman-Ben-Ari O. Driving styles among young novice drivers – The contribution of parental driving styles and personal characteristics // Accident Analysis & Prevention. 2010. Vol. 42. P. 558-570.
26. Taubman – Ben-Ari O., Yehiel D. Driving styles and their associations with personality and motivation // Accident Analysis & Prevention. 2012. Vol. 45. P. 416-422.

## **On the role of emotions in the dynamics of the subject's driving style**

**Yuliya I. Lobanova**

PhD in Psychology, Associate Professor,  
Associate Professor of the Department of history and philosophy,  
Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering,  
190005, 4 2-ya Krasnoarmeiskaya str., Saint Petersburg, Russian Federation;  
e-mail: gretta5@list.ru, margretta25@bk.ru

### **Abstract**

The article presents the results of an empirical study focused on driving styles and approaches to their interpretation, which make it possible to establish links between academic scientific knowledge and the practical work of a psychologist. Both Russian and foreign scientists are engaged in research on driving styles. The bottleneck of the approach of foreign authors is the idea of a certain stability of driving styles and the connections between them and the experiences of emotions of a certain type, while Soviet and Russian researchers find this to be the separation of emotional, cognitive and behavioral spheres, limiting the study of the role of emotions in the formation and dynamics of styles. The aim of the empirical study, the results of which are presented in the article, was to overcome the disadvantages of both approaches: to consider the actual characteristics of driving style and typical emotions, against which car driving takes place, in dynamics, analyzing the connections between them, taking into account the level of reliability of drivers. With the help of specially designed questionnaires that draw respondents to the images of driving style characteristics and emotional background preserved in memory, the dynamics of driving style and emotional background are studied, taking into account the level of reliability of their activities. Correlation and factor analyses were used to process the data. It was found that for accident-free drivers, the driving style itself has a more pronounced dynamics, and the image of the emotional background is less pronounced, but with a tendency to shift the latter towards a neutral-positive; while for emergency drivers, the driving style has a more stable character, whereas the emotional background, in the presence of some dynamics, retains an ambivalent character - with a combination of both positive

(joy, pleasure) and negative emotions (anger). In conclusion, the article provides interpretations of the results of an empirical study based on ideas about emotions as motives and goals of activity, and also formulates practical recommendations for correcting driving styles based on these approaches.

### For citation

Lobanova Yu.I. (2024) O roli emotsii v dinamike stilya avtovozhdeniya sub"ekta [On the role of emotions in the dynamics of the subject's driving style]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 13 (1A), pp. 73-87. DOI: 10.34670/AR.2024.86.62.014

### Keywords

Driving style, emotions, dynamics, image, reliability of activity, emotional motivation, goal, ambivalence, retrospective reflection, style correction.

## References

1. Adler A. (2022) *Individual'naya psikhologiya* [Individual psychology]. Saint Petersburg: Mastera psikhologii Publ.
2. Astreiko N.S. (2019) Lichnostnye faktory stilya vozhdeniya avtomobilya [Personal factors of driving style]. *Zhurnal Belorusskogo gosudarstvennogo universiteta. Filosofiya. Psikhologiya* [Journal of the Belarusian State University. Philosophy. Psychology], 1, pp. 117-124.
3. Bern E. (2023) *Igry, v kotorye igrayut lyudi* [Games that people play]. Bombora.
4. Bulygina V.G., Dubinskii A.A., Shport S.V., Kalinkin D.S. (2016) Psikhologiya vysokoriskovogo vozhdeniya (obzor zarubezhnykh issledovaniy) [Psychology of high-risk driving (review of foreign studies)]. *Psikhologiya i pravo* [Psychology and Law], 6 (2), pp. 72-92. DOI: 10.17759/psylaw.2016060206.
5. Gur'ev V.S., Malkova E.E. (2017) Bazovye emotsii v svete sistemno-evolyutsionnoi teorii [Basic emotions in the light of systemic evolutionary theory]. *Vestnik psikhoterapii* [Bulletin of psychotherapy], 61 (66), pp. 113-130.
6. Lobanova Yu.I. (2023) *Ocherki refleksivnoi psikhologii stilei* [Essays on the reflexive psychology of styles]. Saint Petersburg: St Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering.
7. Lobanova Yu.I. (2016) Oprosnik «Stil' vozhdeniya» [Questionnaire "Driving style"]. *Vestnik Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta im. A.S. Pushkina* [Bulletin of Leningrad State University named after A.S. Pushkin], 4-1, pp. 26-41.
8. Lobanova Yu.I. (2016) Osobennosti stilya vozhdeniya «avariinykh» i «bezavariinykh» voditelei [Features of the driving style of "accident-free" and "accident-free" drivers]. *Vestnik Yuzhno-Ural'skogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Psikhologiya* [Bulletin of the South Ural State University. Series: Psychology], 9 (3), pp. 87-94.
9. Lobanova Yu.I. (2017) Tipichesnye emotsii, stil' vozhdeniya i profilaktika avariinosti vo ditelya Lobanova Yu.I. [Typical emotions, driving style and driver accident prevention Lobanova Yu.I.]. *Evropeiskii zhurnal sotsial'nykh nauk* [European Journal of Social Sciences], 1, pp. 396-406.
10. Miller G., Taubman-Ben-Ari O. (2010) Driving styles among young novice drivers – The contribution of parental driving styles and personal characteristics. *Accident Analysis & Prevention*, 42, pp. 558-570.
11. Nasledov A.D. (2005) SPSS. *Komp'yuternyi analiz dannykh v psikhologii i sotsial'nykh naukakh* [SPSS. Computer data analysis in psychology and social sciences]. Saint Petersburg: Piter Publ.
12. Nikiforov G.S. (1996) *Nadezhnost' professional'noi deyatel'nosti* [Reliability of professional activities]. Saint Petersburg: St. Petersburg State University.
13. Polikarpova M.S. (2017) Sootnoshenie ponyatii «agressivnoe» i «opasnoe» vozhdenie v sovremennoi otechestvennoi zarubezhnoi psikhologii Polikarpova M.S. [The relationship between the concepts of "aggressive" and "dangerous" driving in modern domestic and foreign psychology Polikarpova M.S.]. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya* [Modern foreign psychology], 6 (1), pp. 44-52.
14. Pyr'ev E.A. (2012) Motivatsionnye vozmozhnosti emotsii i potrebnosti: sravnitel'nyi analiz [Motivational possibilities of emotions and needs: comparative analysis]. *Vestnik OGU* [Bulletin of Orenburg State Pedagogical University], 9 (145), pp. 35-42.
15. Rogavichene L.I., Garmonnikov I.S. (2017) Vliyanie stilya vozhdeniya na ustoichivoe razvitie transporta [The influence of driving style on sustainable development of transport]. *Byulleten' transportnoi informatsii* [Bulletin of Transport Information], 3 (261), pp. 7-10.
16. Rubinshtein S.L. (1989) *Osnovy obshchei psikhologii. V 2 t. T. 2* [Fundamentals of general psychology. In 2 volumes. Vol. 2]. Moscow, pp. 147-182.

17. Semenov I.N. (2011) Metodologicheskie problemy refleksivnoi psikhologii tvorchestva: ot izucheniya kreativnosti k razvitiyu innovatsionnoi deyatelnosti. Rossiya: tendentsii i perspektivy razvitiya [Methodological problems of reflexive psychology of creativity: from the study of creativity to the development of innovative activity. Russia: trends and development prospects]. *Ezhegodnik INION RAN* [Yearbook of Institute of Scientific Information for Social Sciences of the Russian Academy of Sciences], 6, pp. 117-129.
18. Semenov I.N. (2013) Sovremennye issledovaniya psikhologii refleksii: ot istorii i metodologii cherez eksperimentatiku k praktike [Modern studies of the psychology of reflection: from history and methodology through experimentation to practice]. In: Petrovskii V.A. (ed.) *Psikhologiya: zhurnal Vysshei shkoly ekonomiki* [Psychology: Journal of the Higher School of Economics], 10 (2), pp. 3-6.
19. Simonov P.V. (1987) *Motivirovanniy mozg. Vysshaya nervnaya deyatelnost' i estestvennonauchnye osnovy psikhologii* [Motivated brain. Higher nervous activity and natural science foundations of psychology]. Moscow.
20. Stepanov S.Yu. (2006) Psikhologiya tvorchestva i refleksii v sovremennykh sotsial'nykh praktikakh [Psychology of creativity and reflection in modern social practices]. In: Ushakov D.V. (rd.) *Psikhologiya tvorchestva: shkola Ya.A. Ponomareva* [Psychology of creativity: school of Ya.A. Ponomareva]. Moscow: Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences.
21. Taubman – Ben-Ari O., Yehiel D. (2012) Driving styles and their associations with personality and motivation. *Accident Analysis & Prevention*, 45, pp. 416-422.
22. Tolochek V.A. (2013) *Problema stilei v psikhologii: istoriko-teoreticheskii analiz* [The problem of styles in psychology: historical and theoretical analysis]. Moscow: Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences.
23. Tolochek V.A. (2015) *Stili deyatelnosti: resursnyi podkhod* [Activity styles: resource approach]. Moscow: Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences.
24. Tolochek V.A., Denisova V.G. (2013) Dinamika professional'nogo stanovleniya v predstavleniyakh sub"ekta: samootsenki kak samodostatochnye empiricheskie dannye [Dynamics of professional development in the subject's views: self-assessments as self-sufficient empirical data]. *Psikhologicheskii zhurnal* [Psychological Journal], 34 (6), pp. 45-58.
25. Vasil'chenko A.S. i dr. (2019) Vklad narushenii kognitivnoi i emotsional'no-volevoi sfery v uvelichenie riska opasnogo vozhdeniya psikhicheskii bol'nykh [The contribution of impairments in the cognitive and emotional-volitional spheres to the increase in the risk of dangerous driving for mentally ill patients]. *Psikhicheskoe zdorov'e* [Mental Health], 8, pp. 37-42.
26. Yurevich A.V. (2010) *Metodologiya i sotsiologiya psikhologii* [Methodology and sociology of psychology]. Moscow: Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences.