

Проблема исследования водительского поведения в современной зарубежной психологии

Кочетова Т.В.

*Московский педагогический государственный университет (ФГБОУ ВО МПГУ),
г. Москва, Российская Федерация Москва, Россия
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com*

Погодина А.В.

*Московский педагогический государственный университет (ФГБОУ ВО МПГУ),
г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0549-712X>, e-mail: allavan@yandex.ru*

Харченко М.А.

*Московский педагогический государственный университет (ФГБОУ ВО МПГУ),
г. Москва, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com*

Целью настоящей статьи является рассмотрение проблем исследования водительского поведения в современной психологии дорожного движения. В статье дана характеристика интегративной модели поведения, социально-когнитивной теории и теории планируемого поведения; показано, что понятие «водительское поведение» может по-разному трактоваться в работах различных авторов и отличается от таких понятий, которые в отечественной психологии обозначены как «водительская деятельность» или «управление транспортным средством». В статье также представлено краткое описание основных психологических методов изучения водительского поведения, разобраны их возможности и ограничения. Материал может быть использован психологами-практиками, работающими в сфере дорожной безопасности, а также преподавателями курса «Психофизиологические основы деятельности водителя», которые могут планировать проведение психологических исследований водительской деятельности и водительского поведения обучающихся в автошколе.

Ключевые слова: водительское поведение, водительские навыки, поведенческие паттерны, психология дорожного движения, дорожная безопасность.

Для цитаты: Кочетова Т.В., Погодина А.В., Харченко М.А. Проблема исследования водительского поведения в современной зарубежной психологии // Современная зарубежная психология. 2020. Том 9. № 3. С. 118—126. DOI: <https://doi.org/10.17759/jmfp.2020090311>

The problem of driving behavior research in modern foreign psychology

Tatiana V Kochetova

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com*

Alla V Pogodina

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0549-712X>, e-mail: allavan@yandex.ru*

Maxim A Kharchenko

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com*

The purpose of this article is to consider the problems of driving behavior research in modern traffic psychology. The article describes an integrative pattern of behavior, the socio-cognitive theory and the theory of planning behavior. It shows that the concept of “driving behavior” can be interpreted differently in the works of different authors and also that it differs from the concepts, which are designated in national psychology as “driving activity” or “driving.” The article also provides a brief description of the basic psychological methods of studying driving behavior,

analyzes their potentials and limitations. The material can be used by psychologists working in the field of road safety, as well as lecturers presenting the course “Psychophysiological basics of the driver’s activity” and who can plan psychological studies of driving and driving behavior of students in driving school.

Keywords: driving behavior, driving skills, behavioral patterns, traffic psychology, road safety.

For citation: Kochetova T.V., Pogodina A.V., Kharchenko M.A. The problem of driving behavior research in modern foreign psychology. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya = Journal of Modern Foreign Psychology*, 2020. Vol. 9, no. 3, pp. 118—126. DOI: <https://doi.org/10.17759/jmfp.2020090311> (In Russ.).

Введение

В современной психологии дорожного движения все чаще можно встретить различные исследования, посвященные изучению дорожного поведения водителя. Важно подчеркнуть, что водительское поведение (driver behaviour) необходимо отличать от водительских навыков (driver performance) [11].

Водительские навыки (driver performance) включают в себя знания и умения управлять транспортным средством, а также когнитивные и перцептивные способности к восприятию дорожной ситуации, что составляет в совокупности ресурсы, необходимые для данной деятельности. Водительское поведение — это принятие решений по практическому использованию перечисленных ресурсов [10]. В частности, тяжесть последствий ДТП зависит от скорости реакции водителя, например, нажатия на педаль тормоза (водительского навыка), а также от скорости движения на момент ДТП (выбор скорости движения — акт водительского поведения) [9; 11].

Традиционно в зарубежной психологии дорожного движения водительская деятельность понимается как включающая в себя задачи того уровня сложности, который выбирает сам водитель (safe-paced task). Так, безопасность управления транспортным средством повышается по мере развития навыков водителя, если только он не использует «продвинутые» навыки для повышения сложности решаемых задач во время вождения (например, вождение и использование мобильной связи посредством «hands-free») [11].

Необходимо обратить внимание на тот факт, что «водительское поведение» также не следует смешивать с рядом понятий, которые достаточно часто используются в отечественной психологии. К ним можно отнести «водительскую деятельность» или «управление транспортным средством». В том числе водительская деятельность в отечественной психологии трактуется как «... разновидность операторской деятельности, которая изучается в системе «человек—техника—окружающая среда» [24, с. 113]. В свою очередь, под управлением транспортным средством понимается «... активное отношение водителя к дорожной обстановке, в котором прослеживается структура деятельности» [1, с. 556].

В отличие от упомянутых понятий, водительское поведение может включать в себя различные устойчивые паттерны, которые могут быть не связанными непосредственно с процессом вождения и управления

транспортным средством. Действительно, предметная область водительского поведения значительно шире и может включать такие поведенческие проявления, как, например, разговор по мобильному телефону во время вождения, общение с пассажирами во время управления транспортным средством и т. п.

Проанализировав работы, посвященные изучению водительского поведения, можно определить направленность настоящей статьи как построение каркаса конструкта, позволяющего наметить основные контуры для исследования различных поведенческих проявлений. Последние в реальности существенно шире и выходят за рамки процесса вождения и управления транспортным средством, но при этом оказывают влияние на показатели безопасности многофакторного конструкта «автотранспортное средство—человек».

Актуальность исследования водительского поведения

Предельно обобщая имеющиеся исследования в области водительского поведения, можно выделить среди них несколько «исследовательских линий», а также дать краткую характеристику психологических методов, которые используются в современной психологии дорожного движения и ее практике.

Подчеркнем, что в настоящей статье не ставится задача сформулировать окончательное и разделяемое большинством авторов определение понятия «водительское поведение». Задача статьи — обозначение «проблемного поля» для изучения водительского поведения с учетом того факта, что существуют расхождения в теоретических представлениях относительно трактовки данного понятия в отечественной и зарубежной психологии.

Итак, к водительскому поведению в широком спектре дорожных ситуаций, приводящих к авариям и ДТП, могут быть отнесены:

Во-первых, *отдельные действия* (превышения скорости, частые необоснованные перестроения). Нарушения Правил дорожного движения отличаются от ошибок вождения, потому что представляют собой *намеренное отклонение от правил безопасности*, поэтому их следует рассматривать с точки зрения мотивации поведения водителей [7].

Во-вторых, *поведенческие паттерны*. Агрессивное вождение (Aggressive driving) — это управление транс-

портным средством без учета других участников движения, в спешке или в попытках отпугнуть их, которое непосредственно влияет на других водителей [15].

По данным Американской автомобильной ассоциации (American Automobile Association), в 56% аварий наблюдается агрессивное вождение [15; 21], хотя не установлено, в какой мере оно является причиной дорожно-транспортного происшествия, а не сопутствующим проявлением, например, опьянения.

В-третьих, *стили вождения* (competitive driving behaviour) — управление транспортным средством с целью обгона других участников движения или сохранения своего преимущества в транспортном потоке [20].

И, наконец, в-четвертых, *отклонения* в водительском поведении, которые связаны с употреблением алкоголя и психически активных веществ (включая легальные лекарственные средства, влияющие на психические процессы).

Влияние алкоголя на водительское поведение в целом и на навыки вождения в частности было хорошо изучено уже в 1970-е гг., [12; 21]. В таблице приведены наиболее часто описываемые в литературе ощущения водителей и их поведение при разных уровнях алкогольного опьянения.

В ряде работ подчеркивается, что очень важно рассматривать риски дорожно-транспортной среды именно с через призму поведения водителей, так как большая часть эмпирических исследований продемонстрировала очень слабые корреляции или вовсе не обнаружила корреляций между индивидуально-психологическими характеристиками личности и частотой или характером аварий [21].

Подробный обзор имеющихся исследований, показал, что «... относительный вклад стабильных личностных особенностей или стиля жизни человека в увеличение или уменьшение риска ДТП остается неясным» [22].

Например, феномен «избирательности» (selective recruitment) в использовании ремней безопасности, который заключается в том, что водители, не использующие их, чаще попадают в ДТП, чем пользователи

ремней безопасности, а ДТП с их участием в среднем более серьезные.

При этом риск попадания во все типы дорожно-транспортных происшествий у не пристегивающихся на 70% выше, чем у пристегивающихся; риск попадания в ДТП с участием только своей машины существенно выше, чем у пристегивающихся. Это говорит о том, что отказ от использования ремней безопасности часто практикуется в комплексе с другими рискованными формами водительского поведения [15].

Таким образом, водительское поведение в качестве «самостоятельного объекта» может изучаться в различных контекстах, в которых относительно него могут затрагиваться различные вопросы, для ответов на которые разрабатываются конкретные психологические практики, используемые дорожными психологами для работы с водителями, направленной на снижение аварийности на дорогах.

Теоретические основы изучения водительского поведения

В современной зарубежной психологии широкое распространение получила *интегративная модель* водительского поведения (integrated model) [2; 6; 9; 13]. Сегодня она используется, в том числе, для изучения образа жизни человека (например, следования принципам ЗОЖ, на примере водительского поведения — соблюдения ПДД), а также для разработки вмешательств — психологических интервенций, направленных на изменение поведения, его коррекцию. Основные составляющие этой модели следующие:

- *Модель убеждений по поводу здоровья* (Health Belief Model) — объясняет выбор «защитного» поведения тем, что: 1) человек убежден, что существует риск серьезных негативных последствий, если это поведение не будет реализовано и 2) польза от реализации «защитного» поведения превышает в его глазах издержки (затраты ресурсов) на это поведение. При этом

Таблица 1

Характеристики изменения поведения водителя на разных уровнях алкогольного опьянения

Концентрация алкоголя в крови	Влияние на навыки и поведение водителя
0,01%	Нет выраженного влияния
0,02%	Легкая эйфория, расслабление, повышенная общительность
0,05%	Улучшение общего самочувствия; <i>искажения в процессе принятия решений; ослабление самоконтроля; снижение бдительности</i>
0,07%	Нарушения в процессе принятия решений; <i>высокая вероятность совершения рискованных поступков, от которых воздерживается в трезвом состоянии; реализация сдерживаемых импульсов; импульсивные реакции; хвастовство; некоторое ухудшение мелкой моторики.</i> Ослабление контроля над поведением в других сферах жизни (переедание, курение, прием ПАВ, азартные игры). Эмоциональный фон постепенно меняется от положительного к отрицательному
0,10%	Замедление реакции, <i>нарушение моторики; слегка невнятная речь; снижение способности к принятию очевидных мер предосторожности; повышение уровня агрессии</i>
0,15%	Нарушение равновесия; <i>невнятная речь; значительное замедление реакции</i>

Примечание: Текст курсивом — это именно влияние на водительское поведение.

оценка пользы и издержек одного и того же поведения может меняться в зависимости от контекста [14; 16].

• *Социально-когнитивная теория* (Social Cognitive Theory) А. Бандуры — также выделяет 2 фактора, влияющих на реализацию поведения: 1) убеждение в том, что польза превышает издержки и 2) переживание способности (personal agency / self-efficacy) осуществлять это поведение, даже в присутствии помех или трудностей [5].

• *Теория планируемого поведения* (theory of planned behavior, TPB) — модель когнитивных детерминант конкретных форм поведения [2; 5; 6; 7; 9]. С точки зрения теории планируемого поведения (далее — ТПП), все поведение человека определяется намерениями (intentions), производными от трех независимых друг от друга конструктов: аттитюдов (attitude), субъективной нормы (perceived norm) и ощущаемого контроля поведения (perceived behavioural control). В основе всех этих конструктов лежат различные типы убеждений (beliefs).

Авторы теории планируемого поведения предлагают рассматривать эмоции как вспомогательную переменную, а соответствие/несоответствие образу себя — как один из желаемых или нежелательных результатов поведения [2; 3]. Согласно этой теории, как теоретико-методологического основания изучения водительского поведения, к числу «предикторов» поведенческих проявлений водителя авторы относят: убеждения, аттитюды и субъективные нормы [2].

Убеждения

У убеждений есть много источников — личный опыт, образование, масс-медиа и др., а индивидуальные особенности — личностные и социально-демографические характеристики — влияют и на то, какие источники доступнее и чаще встречаются индивиду, и на то, как получаемая от них информация понимается, запоминается и воспроизводится. Наиболее сильно влияют на поведение человека убеждения, которые когнитивно доступны (вспоминаются первыми) и кажутся ему самоочевидными [11]. Рассмотрение различных типов убеждений помогает понять, как они могут влиять на водительское поведение.

1. Убеждения о том, что реализация данного поведения приведет к результату, который оценивается как позитивный или, наоборот, негативный — их также называют «убеждения о поведении» (behavioral beliefs) или «ожидания результатов» (outcome expectancies). Они лежат в основе положительных или отрицательных оценочных реакций на перспективу реализации того или иного поведения; до того, как встает вопрос о данном поведении, они существуют в форме латентных диспозиций или тенденций [11].

2. Убеждения о том, что значимые другие или референтная группа поддерживают (или осуждают) данное поведение, ведут сами себя подобным образом (нормативные убеждения, normative beliefs). Они лежат в основе воспринимаемых норм — представлений человека о том, какие ожидания по поводу данного поведения есть у значимых других — ждут ли они, что он

будет реализовывать это поведение или воздерживаться от него.

Нормативные убеждения могут быть предписывающими (injunctive) или описательными (descriptive) [11].

3. Убеждения о том, какова вероятность наличия каких-либо личностных или ситуационных факторов, которые могут упростить, затруднить или даже заблокировать реализацию данного поведения (убеждения о контроле, control beliefs). Они лежат в основе *ощущаемого контроля поведения* (ОКП) — меры ощущения человеком своих возможностей и ограничений в реализации данного поведения [3; 7].

На конкретное водительское поведение, как правило, влияют сразу несколько типов убеждений, в том числе конфликтующего содержания. Например, использование ремней безопасности может происходить с учетом того, что начинающий водитель замечает, что без ремня ему удобнее (убеждение о поведении / на основе наблюдения); что инструктор объясняет ему, что ездить не пристегнутым — это нарушение правил (предписывающее нормативное убеждение / на основе информации); что водитель знает, что летом его маршруты будут проходить по грунтовой сельской дороге, где никто, кроме него самого, не обратит внимание на наличие или отсутствие ремня (убеждение о контроле / на основе логического вывода).

Аттитюды

Аттитюды по своей природе оценочны, и эта оценка происходит по полярной шкале «положительно—отрицательно» (но возможен и нейтральный вариант). Многие исследователи считают, что за такими оценочными реакциями стоят скрытые латентные конструкты, которые можно косвенно исследовать на основе оценочных реакций [15; 17].

Аттитюды и стоящие за ними убеждения не всегда «активируются», т. е. становятся когнитивно доступными настолько, чтобы человек мог произвольно разрешать противоречия в них или принимать рациональные решения на их основе. Теория планируемого поведения обращается к модели MODE, в которой мотивация и способность к когнитивной переработке рассматриваются как детерминанты осознанного (или, при их отсутствии, спонтанного) процесса реализации аттитюдов в поведении (отсюда и аббревиатура MODE — «motivation and opportunity as determinants of spontaneous vs deliberate attitude-to-behavior processes») [13]. Например, водитель старается тщательно соблюдать движение по полосе и не допускать пересечение разметки, но в случае какой-либо опасной, внезапно возникшей аварийной ситуации спонтанная реакция водителя и резкое изменение траектории движения имеет место в виду силы ассоциативной связи между таким поведением и стремлением избежать аварии [8; 17].

Субъективные нормы

Субъективные нормы, как и убеждения, могут быть предписывающими и описательными. Предписыва-

вающая норма — это представление о том, что следует или необходимо сделать; а описательная — представление о том, делают ли это другие значимые люди. В теории планируемого поведения в качестве субъективных норм рассматривались только предписывающие нормы, но интегративная модель постулирует оба типа норм как репрезентацию социального давления [19].

Вероятность того, что субъективные нормы вызовут у человека намерение реализовать то или иное поведение, зависит и от переживаемой им силы социального давления.

Теория планируемого поведения опирается на типологию источников власти (power) и делает акцент не на вознаграждении и принуждении, а на трех других источниках власти:

- власть вознаграждения (reward power) — готовность следовать социальному давлению возникает благодаря тому, что источник давления имеет власть вознаградить желаемое поведение;
- власть принуждения (coercive power) — источник давления имеет власть наказать за отсутствие желаемого поведения;
- референтная власть (referent power) — социальное давление возникает из-за идентификации с источником этого давления, желания быть похожим на него; активизирует и предписывающие, и описательные нормы [19].

В современной литературе можно встретить свидетельства о влиянии правовых норм на риск дорожно-транспортных происшествий. Например, когда в США отменили закон, обязывающий мотоциклистов надевать шлем, количество смертей мотоциклистов в ДТП увеличилось на 25% [12].

Дополнительные факторы, определяющие водительское поведение

Привычки и прошлый опыт. Ряд исследований показывает, что намерения и привычки — это две разные детерминанты нарушений Правил дорожного движения, непосредственно влияющие на реальные поведенческие проявления водителя [8]. При этом речь идет именно об актуально действующих привычных стереотипах, а не о прошлом опыте в целом. Прошлый опыт — это еще один параметр, который включается во многие модели, расширяющие ТПП. Известно, что опыт дорожно-транспортного происшествия может влиять на поведение водителя в будущем; при этом, чем серьезнее было дорожно-транспортное происшествие, тем продолжительнее его влияние. По данным самоотчетов людей, имеющих в анамнезе попадание в больницу после ДТП, до несчастного случая 54% использовали ремни безопасности, а после — 85% [15].

Эмоциональная сфера. Многие исследования, в том числе работы авторов ТПП [2; 5; 7], указывают на целесообразность выделения рационально-оценочных (evaluative) и аффективных (affective attitudes) аттитю-

дов. Применительно к поведению водителя оценочные аттитюды представляют собой отношение к результатам того или иного действия, а аффективные — к эмоциям, которые водитель испытывает в ходе совершения этого действия [9; 10].

Оценка риска может производиться на когнитивной или на аффективной основе (cognition and affect based risk perception), соответствуя двум аспектам аттитюдов [11]. Аффективная оценка риска активизируется первой и, по некоторым данным, влияет на поведение водителя сильнее, нежели когнитивная оценка вероятности ДТП [11].

Авторы даже рекомендуют «усиливать эмоциональные реакции и тревогу по поводу дорожно-транспортных рисков» в профилактической работе с водителями, но такая тактика эффективна в основном для тех водителей, кто до таких психологических интервенций имел высокий уровень потребности в острых ощущениях и/или считал незначимым следование нормам. Данный результат является примером «контринтуитивного» вклада психологических исследований в практику подготовки водителей, так как с точки зрения здравого смысла тревога ассоциируется с недостатком уверенности и опыта у водителя и сама по себе считается проблемой [20; 21].

Методы исследования водительского поведения: возможности и ограничения

К числу проблем изучения водительского поведения может быть отнесена также проблема методов.

С одной стороны, спектр методов, используемых в психологии дорожного движения достаточно широк, что, безусловно, позволяет его использовать в более «узком контексте» — для цели изучения поведения водителя. С другой стороны, отсутствие четкого и однозначно трактуемого большинством авторов понятия «водительское поведение» приводит к некоторой эклектичности методов и трудностям выделить «единицы анализа».

Если, например, водительские навыки можно изучать в лабораторных условиях при помощи симуляторов (имитирующего передвижение в условиях дорожно-транспортной среды) и/или технологии ай-трекинга (позволяющего измерять движения глаз водителя и фиксации взгляда), то водительское поведение доступно для *косвенного исследования* только методами когнитивной и социальной психологии и, в меньшей степени, в моделируемых ситуациях при помощи симуляторов.

Подчеркнем, что на сегодняшний день для исследования водительского поведения используются самые разные психологические методы, направленные на решение широкого круга диагностических задач.

Так, к их числу можно отнести *глубинное интервью*, чтобы выяснить какие мотивы лежат в основе того или иного водительского поведения. Процедура такого интервью может использоваться, например, в системе

медико-психологической оценки для определения пригодности к управлению транспортным средством [4].

К числу основных ограничений данного метода можно отнести следующие: водители не всегда предоставляют достоверную информацию, когда участвуют в таком интервью. В свою очередь, это обстоятельство может иметь место из-за ограничений, связанных исключительно с психологическими «факторами», например, с памятью: возможно, много месяцев назад водитель совершил какое-то серьезное нарушение ПДД, но даже после отплаты штрафа — «наказания», выполняющего роль отрицательного подкрепления, просто забыл об этом.

При изучении мотивов водительского поведения с помощью интервью, необходимо учитывать, что водители могут неохотно разглашать информацию, если считают, что это нанесет им ущерб, или если это факты, которые необходимо скрывать, например, вождение в нетрезвом состоянии, которое не было замечено дорожной полицией или преуменьшение уровня опьянения. Более того, иногда водители могут вообще не знать ответа на задаваемый вопрос, но при этом выдавать какой-то вариант ответа, ориентируясь на общепринятые «шаблонные» варианты ответов [4; 23].

Опросники используются для оценки водительского поведения в широком контексте дорожных ситуаций. К числу ограничений данного метода относится то, что получаемые ответы (в виде самоотчета водителя) также не могут рассматриваться как достоверные, поскольку водители зачастую могут давать социально желаемые ответы или потому, что до конца не осознают свои собственные действия в процессе вождения или управления транспортным средством [4; 18].

Наблюдение — один из методов исследования водительского поведения, при котором осуществляется регулярная фиксация действий водителей «в полевых условиях». Существенное преимущество этой методики в том, что исследователь видит, как в реальности проявляет себя водитель. Часто в ходе такого наблюдения используются специальные «карты» — «чек-листы». Проблема использования этого метода состоит в том, что он дает ограниченную информацию о намерениях того или иного действия, о водительской мотивации. К тому же, если исследователя интересует объяснение, почему происходят аварии или дорожно-транспортные происшествия определенного типа, появляется проблема выборки: нужно провести огромный объем наблюдений, чтобы зафиксировать ход редкого события, например, как кто-то попадает в аварию, говоря по мобильному телефону, или пропускает приближающийся мотоцикл, когда начинает движение на перекрестке [21].

Эксперимент — метод, который сегодня используется достаточно широко при исследовании водительского поведения. Наиболее простая схема эксперимента включает в себя две группы водителей, когда одна из групп подвергается определенному воздействию, а вторая — нет. Затем применяются статистиче-

ские методы с целью выявить различия между группами по усредненным показателям. Например, если необходимо выяснить, как использование мобильного телефона влияет на процесс вождения, то в ходе исследования сравнивается процесс вождения у людей, которые говорят в это время по мобильному, с процессом вождения у тех людей, которые не используют мобильный телефон. Важно подчеркнуть, что исследователь может вводить в эксперимент дополнительные переменные, например, пол и/или возраст участников, стаж вождения и др., а затем с помощью современных методов обработки данных получить вполне качественную картину того, как эти переменные взаимодействуют друг с другом [21].

Тем не менее, у экспериментального метода есть свои ограничения: существенную трудность в изучении водительского поведения с помощью эксперимента составляет тот факт, что водители могут вести себя неестественно. Это может происходить, если дизайн исследования или аппаратура, которые могут быть использованы в эксперименте, «вынуждают» водителей вести себя нетипично. Также следует обратить внимание на проблему экологической валидности эксперимента: так, зачастую эксперименты включают в себя выполнение достаточно искусственных заданий, которые не могут в полной мере соответствовать заданиям в естественных условиях дорожно-транспортной среды.

Заключение

В своем обзоре проблем водительского поведения, исследуемых в зарубежной психологии дорожного движения, мы выделяем, как минимум, две аналитические составляющие, которые в дальнейшем могут стать основой построения модельных поведенческих конструкций более высокого уровня.

Во-первых, *теоретико-методологические основания* для изучения поведенческих проявлений во время процесса вождения и управления транспортным средством могут существенно различаться в зависимости от моделей и от содержания понятия «водительское поведение» в трактовке разных авторов.

Во-вторых, *психологические методы* изучения водительского поведения имеют существенные ограничения, а их использование зачастую носит «эkleктичный» характер и определяется не только характером исследовательских задач, но также задачами построения эффективных практик, имеющих целью его изменение (например, метод глубинного интервью).

Вместе с тем такая эkleктика выглядит очень логичной, если речь заходит о таких конкретных практиках психологии дорожного движения, как диагностика стиля вождения или тренинги формирования навыков управления транспортным средством, превентивные и реабилитационные технологии работы с нарушителями дорожного законодательства.

Принципиальная возможность использовать различные модели для изучения, а затем для изменения водительского поведения в пользу снижения показателей аварийности позволяет рассматривать модели, представленные в настоящей статье, как дополняющие друг друга.

Так, например, интегративная модель соответствует теории планируемого поведения, уточняя ее в некоторых аспектах (добавляя понятие «описательные

нормы», заменяя измерение «самоэффективность» на более операционализируемое — «воспринимаемый водителем контроль поведения»).

В целом, характеризуя методы, используемые для изучения водительского поведения, следует учитывать, что все они используются в комплексе друг с другом для наиболее полного описания того, как ведет себя водитель в определенных дорожно-транспортных ситуациях и каковы его возможные предикторы.

Литература

1. Петров В.Е. Психологический анализ проблемы опасного стиля управления транспортным средством [Электронный ресурс] // Современные научные исследования и инновации. 2016. № 8. С. 556—565. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (дата обращения: 09.03.2020).
2. Хейккила В.М. Метод определения индивидуально-психологических предпосылок водительской деятельности // Вопросы психологии. 1995. № 6. С. 113—121.
3. Ajzen I. The theory of planned behavior // *Organizational Behavior and Human Decision Processes*. 1991. Vol. 50. P. 179—211.
4. Armitage C.J., Conner M. Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review // *British Journal of Social Psychology*. 2001. Vol. 40. № 4. P. 471—499. DOI:10.1348/014466601164939
5. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany [Электронный ресурс] / Ju. Brenner-Hartmann [et al.]. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p. URL: <https://www.dgvp-verkehrpsychologie.de/wp-content/uploads/2015/07/42-Anl.1-Fit-to-drive-Warsaw-Wagner2014-31.07.14.pdf> (дата обращения: 09.03.2020).
6. Bandura A. Social foundations of thought and action: A social cognitive theory. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1986. 617 p.
7. Beck L., Ajzen I. Predicting dishonest actions using the theory of planned behavior // *Journal of Research in Personality*. 1991. Vol. 25. № 3. P. 285—301. DOI:10.1016/0092-6566(91)90021-H
8. Castanier C., Deroche T., Woodman T. Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2013. Vol. 18. P. 148—158. DOI:10.1016/j.trf.2012.12.014
9. Corbett C. Explanations for 'understanding' in self-reported speeding behavior // *Transportation Research Part F*. 2001. Vol. 4. № 2. P. 133—150. DOI:10.1016/S1369-8478(01)00019-5
10. Elliott M.A., Armitage C.J., Baughan C.J. Drivers' compliance with speed limits: An application of the theory of planned behavior // *Journal of Applied Psychology*. 2003. Vol. 88. № 5. P. 964—972. DOI:10.1037/0021-9010.88.5.964
11. Elliott M.A., Armitage C.J., Baughan C.J. Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behavior // *British Journal of Social Psychology*. 2007. Vol. 46. № 1. P. 69—90. DOI:10.1348/014466605X90801
12. Evans L. Traffic safety. Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society, 2004. 444 p.
13. Farris R., Malone T.B., Lilliefors H. A comparison of alcohol involvement in exposed and injured drivers. Phases I and II. Report DOT HS 801 826 [Электронный ресурс]. Washington, DC: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 1976. 115 p. URL: <https://rosap.ntl.bts.gov/view/dot/1171> (дата обращения: 09.03.2020).
14. Fazio R.H. Multiple processes by which attitudes guide behavior: The MODE model as an integrative framework // *Advances in experimental social psychology*. Vol. 23. / M.P. Zanna (Ed.). New York: Academic Press, 1990. P. 75—109.
15. Fishbein M., Yzer M.C. Using Theory to Design Effective Health Behavior Interventions // *Communication Theory*. 2003. Vol. 13. № 2. P. 164—183. DOI:10.1111/j.1468-2885.2003.tb00287.x
16. Glassbrenner D. Safety belt use in 2003. Report DOT HS 809 646 [Электронный ресурс]. Washington, DC: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 2003. 28 p. URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/809729> (дата обращения: 09.03.2020).
17. Janz N.K., Becker M.H. The health belief model: A decade later [Электронный ресурс] // *Health Education Quarterly*. 1984. Vol. 11. № 1. P. 1—47. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/109019818401100101> (дата обращения: 09.03.2020).
18. Parker D. The relationship between speeding attitudes and speeding behavior // *Behavioural research in road safety VII* / Ed. G.B. Grayson. Crowthorne: Transport Research Laboratory, 1997. P. 176—184.
19. Parker D., Lajunen T.S., Stradling S.G. Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road // *Transportation Research Part F*. 1998. Vol. 1. № 1. P. 11—24. DOI:10.1016/S1369-8478(98)00002-3
20. Parker D., Manstead A.S.R., Stradling S.G. Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm // *British Journal of Social Psychology*. 1995. Vol. 34. № 2. P. 127—137. DOI:10.1111/j.2044-8309.1995.tb01053.x

21. Roelofs E., van Onna M., Visser J. Development of the driver performance assessment: Informing learner drivers of their driving progress [Электронный ресурс] // Driver behavior and training. Human factors in road and rail transport / L. Dorn (Ed.). Farnham: Ashgate, 2010. P. 37—50. URL: https://www.researchgate.net/publication/259443823_Driver_behaviour_and_training (дата обращения: 09.03.2020).
22. Ross R.R., Antonowicz D.H. Antisocial Drivers: Prosocial Driver Training for Prevention & Rehabilitation. Charles C. Thomas Publisher, Ltd: Springfield, Illinois, 2004. 212 p.
23. Simpson H.M., Beirness D.J. Traffic accidents and youth: Alcohol and other lifestyle factors // Journal of the Alcoholic Beverage Medical Research Foundation. 1993. Vol. 3. P. 77—84.
24. Warner H.W., Åberg L. Drivers' decision to speed: A study inspired by the theory of planned behavior // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2006. Vol. 9. № 6. P. 427—433. DOI:10.1016/j.trf.2006.03.004

References

1. Petrov V.E. Psikhologicheskii analiz problem opasnogo stilya upravleniya transportnym sredstvom [Psychological analysis of the problem of dangerous management style of the vehicle] [Elektronnyi resurs]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii = Modern scientific research and innovations*, 2016. Vol. 8, pp. 556—565. URL: <http://web.snauka.ru/issues/2016/08/70377> (Accessed 09.03.2020). (In Russ.).
2. Kheikkila V.M. Metodopredeleniyaindividual'no-psikhologicheskikhpredposylokvoditel'skoideyatel'nosti [Method for determining the individual psychological prerequisites of driving activity]. *Voprosy psikhologii = Questions of psychology*, 1995. Vol. 6, pp. 113—121. (In Russ.).
3. Ajzen I. The theory of planned behavior. *Organizational Behavior and Human Decision Processes*, 1991. Vol. 50, pp. 179—211.
4. Armitage C.J., Conner M. Efficacy of the theory of planned behaviour: A meta-analytic review. *British Journal of Social Psychology*, 2001. Vol. 40, no. 4, pp. 471—499. DOI:10.1348/014466601164939
5. Brenner-Hartmann Ju. et al. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany [Elektronnyi resurs]. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p. URL: <https://www.dgvp-verkehrspychologie.de/wp-content/uploads/2015/07/42-Anl.1-Fit-to-drive-Warsaw-Wagner2014-31.07.14.pdf> (Accessed 09.03.2020).
6. Bandura A. Social foundations of thought and action: A social cognitive theory. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1986. 617 p.
7. Beck L., Ajzen I. Predicting dishonest actions using the theory of planned behavior. *Journal of Research in Personality*, 1991. Vol. 25, no. 3, pp. 285—301. DOI:10.1016/0092-6566(91)90021-H
8. Castanier C., Deroche T., Woodman T. Theory of planned behaviour and road violations: The moderating influence of perceived behavioural control. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2013. Vol. 18, pp. 148—158. DOI:10.1016/j.trf.2012.12.014
9. Corbett C. Explanations for 'understanding' in self-reported speeding behavior. *Transportation Research Part F*, 2001. Vol. 4, no. 2, pp. 133—150. DOI:10.1016/S1369-8478(01)00019-5
10. Elliott M.A., Armitage C.J., Baughan C.J. Drivers' compliance with speed limits: An application of the theory of planned behavior. *Journal of Applied Psychology*, 2003. Vol. 88, no. 5, pp. 964—972. DOI:10.1037/0021-9010.88.5.964
11. Elliott M.A., Armitage C.J., Baughan C.J. Using the theory of planned behaviour to predict observed driving behavior. *British Journal of Social Psychology*, 2007. Vol. 46, no. 1, pp. 69—90. DOI:10.1348/014466605X90801
12. Evans L. Traffic safety. Bloomfield Hills, MI: Science Serving Society, 2004. 444 p.
13. Farris R., Malone T.B., Lilliefors H. A comparison of alcohol involvement in exposed and injured drivers. Phases I and II. Report DOT HS 801 826 [Elektronnyi resurs]. Washington, DC: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 1976. 115 p. URL: <https://rosap.nhtl.bts.gov/view/dot/1171> (Accessed 09.03.2020).
14. Fazio R.H. Multiple processes by which attitudes guide behavior: The MODE model as an integrative framework. In M.P. Zanna (ed.), *Advances in experimental social psychology*. Vol. 23. New York: Academic Press, 1990, pp. 75—109.
15. Fishbein M., Yzer M.C. Using Theory to Design Effective Health Behavior Interventions. *Communication Theory*, 2003. Vol. 13, no. 2, pp. 164—183. DOI:10.1111/j.1468-2885.2003.tb00287.x
16. Glassbrenner D. Safety belt use in 2003. Report DOT HS 809 646 [Elektronnyi resurs]. Washington, DC: US Department of Transportation, National Highway Traffic Safety Administration, 2003. 28 p. URL: <https://crashstats.nhtsa.dot.gov/Api/Public/ViewPublication/809729> (Accessed 09.03.2020).
17. Janz N.K., Becker M.H. The health belief model: A decade later [Elektronnyi resurs]. *Health Education Quarterly*, 1984. Vol. 11, no. 1, pp. 1—47. URL: <https://journals.sagepub.com/doi/pdf/10.1177/109019818401100101> (Accessed 09.03.2020).
18. Parker D. The relationship between speeding attitudes and speeding behavior. In G.B. Grayson (ed.), *Behavioural research in road safety VII*. Crowthorne: Transport Research Laboratory, 1997, pp. 176—184.
19. Parker D., Lajunen T.S., Stradling S.G. Attitudinal predictors of interpersonally aggressive violations on the road. *Transportation Research Part F*, 1998. Vol. 1, no. 1, pp. 11—24. DOI:10.1016/S1369-8478(98)00002-3

20. Parker D., Manstead A.S.R., Stradling S.G. Extending the theory of planned behaviour: The role of personal norm. *British Journal of Social Psychology*, 1995. Vol. 34, no. 2, pp. 127—137. DOI:10.1111/j.2044-8309.1995.tb01053.x
21. Roelofs E., van Onna M., Visser J. Development of the driver performance assessment: Informing learner drivers of their driving progress [Elektronnyi resurs]. In L. Dorn (ed.), *Driver behavior and training. Human factors in road and rail transport*. Farnham: Ashgate, 2010, pp. 37—50. URL: https://www.researchgate.net/publication/259443823_Driver_behaviour_and_training (Accessed 09.03.2020).
22. Ross R.R., Antonowicz D.H. *Antisocial Drivers: Prosocial Driver Training for Prevention & Rehabilitation*. Charles C. Thomas Publisher, Ltd: Springfield, Illinois, 2004. 212 p.
23. Simpson H.M., Beirness D.J. Traffic accidents and youth: alcohol and other lifestyle factors. *Journal of the Alcoholic Beverage Medical Research Foundation*, 1993. Vol. 3, pp. 77—84.
24. Warner H.W., Åberg L. Drivers' decision to speed: A study inspired by the theory of planned behavior. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 2006. Vol. 9, no. 6, pp. 427—433. DOI:10.1016/j.trf.2006.03.004

Информация об авторах

Кочетова Татьяна Викторовна, кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления факультета социальной психологии, Московский педагогический государственный университет (ФГБОУ ВО МПГУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com

Погодина Алла Васильевна, кандидат психологических наук, профессор, заведующая кафедрой психологии управления факультета социальной психологии, Московский педагогический государственный университет (ФГБОУ ВО МПГУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0549-712X>, e-mail: allavan@yandex.ru

Харченко Максим Андреевич, кандидат физико-математических наук, доцент кафедры психологии управления факультета социальной психологии, Московский педагогический государственный университет (ФГБОУ ВО МПГУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com

Information about the authors

Tatiana V. Kochetova, PhD in Psychology, Associate Professor at the Chair of Management Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: kochetovatv@gmail.com

Alla V. Pogodina, PhD in Psychology, Head of Management Psychology Chair, Department of Social Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-0549-712X>, e-mail: allavan@yandex.ru

Maxim A. Kharchenko, PhD in Physics and Mathematics, associate professor, Chair of Psychology of Management, Department of Social Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-3335-9701>, e-mail: maxquail@gmail.com

Получена 08.10.2019

Принята в печать 11.03.2020

Received 08.10.2019

Accepted 11.03.2020