

## Ролевые паттерны «Я-водитель» — «Я-пассажир» в структуре рискованного дорожного поведения водителей разных групп

Мейнхард Г.

Центр формирования безопасного поведения водителей «Трафик»,

г. Тарту, Эстония

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5607-5341>, e-mail: [gunnar.meinhard@gmail.com](mailto:gunnar.meinhard@gmail.com)

Кочетова Т.В.

ФГБОУ ВО «Московский государственный психолого-педагогический университет»  
(ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: [kochetovatv@gmail.com](mailto:kochetovatv@gmail.com)

**Цель.** Анализ рискованного поведения водителей разных групп; характеристика паттернов ролевого поведения «Я-водитель» — «Я-пассажир»; выявление взаимосвязей паттернов рискованного дорожного поведения водителей со склонностью к употреблению алкоголя.

**Контекст и актуальность.** Анализ работ, посвященных изучению рискованного дорожного поведения водителей, показывает высокую актуальность исследований в области причин аварийности на дорогах. В этом контексте особую актуальность приобретают исследования междисциплинарного характера, включающие как индивидуальные, так и социально-психологические переменные.

**Дизайн исследования.** В работе рассмотрены паттерны рискованного дорожного поведения водителей разных групп. Были изучены особенности паттернов ролевого поведения «Я-водитель» — «Я-пассажир» в группах профессиональных водителей и автолюбителей. Уделено внимание поиску взаимосвязей паттернов рискованного дорожного поведения и склонности к употреблению алкоголя.

**Участники.** Выборка включила 398 водителей «групп риска»: начинающие водители — 114 человек в возрасте от 22 до 35 лет ( $M = 24,0$ ;  $SD = 7,12$ ), из которых 52 (45,6%) — женщины и 62 (54,4%) — мужчины; водители такси — 80 человек в возрасте от 29 до 43 лет ( $M = 36,1$ ;  $SD = 7,15$ ), из которых 4 (5,0%) — женщины и 76 (95,0%) — мужчины; водители-перевозчики — 204 человека в возрасте от 26 до 40 лет ( $M = 33,4$ ;  $SD = 6,52$ ), из которых 18 (8,8%) — женщины и 186 (91,2%) — мужчины.

**Методы (инструменты).** Опросник оценки рискованного дорожного поведения водителей, разработанный Г. Мейнхардом (2018), и русскоязычная версия шкалы AUDIT.

**Результаты.** Рискованное дорожное поведение водителей характеризуется наличием различных паттернов, взаимосвязанных между собой. Паттерны ролевого поведения «Я-водитель» — «Я-пассажир» в структуре рискованного дорожного поведения различаются у водителей разных групп.

**Основные выводы.** Существуют значимые различия в паттернах рискованного дорожного поведения водителей разных групп: начинающие водители, водители такси и водители-перевозчики.

**Ключевые слова:** безопасность дорожного движения, психология дорожного движения, рискованное дорожное поведение, AUDIT, сравнительный анализ, скрининговая диагностика.

**Финансирование.** Исследование выполнено при финансовой поддержке МГППУ в рамках реализации проекта «Апробация методик психологического скрининга водителей, склонных к рискованному дорожному поведению».

**Благодарности.** Авторы благодарят за помощь в сборе данных для эмпирического исследования выпускников факультета социальной психологии МГППУ: М.М. Белькова, Т.О. Коскину, А.А. Кузнецова, Д.И. Ларчуженкова, М.А. Плотникову; за помощь в обработке данных кандидата математических наук, доцента Эстонского университета естественных наук Т. Каарта; за внедрение опросника в практику работы компании «Данон» (Россия) регионального менеджера по безопасности труда Ю.А. Юртаеву.

**Для цитаты:** *Мейнхард Г., Кочетова Т.В.* Ролевые паттерны «Я-водитель» — «Я-пассажир» в структуре рискованного дорожного поведения водителей разных групп // Социальная психология и общество. 2023. Том 14. № 1. С. 207–221. DOI: <https://doi.org/10.17759/sps.2023140112>

## Role Patterns in the Structure of Risky Traffic Behaviour of Drivers of Different Groups

*Gunnar Meinhard*

*TMÜ “Trafity OÜ”, Tartu, Estonia*

*ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5607-5341>, e-mail: [gunnar.meinhard@gmail.com](mailto:gunnar.meinhard@gmail.com)*

*Tatiana V. Kochetova*

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia*

*ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: [kochetovatv@gmail.com](mailto:kochetovatv@gmail.com)*

**Objective.** *Analysis of the risky traffic behaviour of drivers of different groups; characteristics of patterns of role behaviour “I am a driver” — “I am a passenger”; correlations between the patterns of risky traffic behavior of drivers that have a tendency to drink alcohol.*

**Background.** *The analysis of researches devoted to the study of the risky traffic behaviour of drivers in the conditions of the road environment shows the high relevance of research in the field of the causes of accidents on the roads. In this context, interdisciplinary researches which including both individual and socio-psychological variables begin special relevance.*

**Study design.** *The patterns of risky road behavior of drivers of the different groups were studied. The features of the patterns of role behaviour (“I am a driver” — “I am a passenger”) were considered. Inter correlations between the patterns of drivers’ risky behaviour and the propensity to drink alcohol were characterized.*

**Participants.** *The sample included 398 drivers of “risk groups”: 114 novice drivers aged 22 to 35 years old ( $M = 24,0$ ;  $SD = 7,12$ ), 52 (45,6%) of women and 62 (54,4%) of men; taxi drivers 80 people aged 29 to 43 ( $M = 36,1$ ;  $SD = 7,15$ ), 4 (5,0%) of women and 76 (95,0%) of men; drivers-carriers 204 people aged 26 to 40 years ( $M = 33,4$ ;  $SD = 6,52$ ), 18 (8,8%) of women and 186 (91,2%) of men.*

**Measurements.** *The questionnaire created by G. Meinhard (2018) for evaluation traffic risky behaviour of drivers and the Russian-language version of the AUDIT scale.*

**Results.** *Drivers’ risky traffic behaviour is characterized by the presence of various interconnected patterns.*

**Conclusions.** *There are significant differences in the patterns of traffic risky behaviour among drivers of different groups: novice drivers, taxi drivers and company drivers.*

**Keywords:** *road safety, traffic psychology, risky traffic behaviour, AUDIT, comparative analysis, screening diagnostics.*

**Funding.** This research was supported by financial support for the project “Approbation of psychological screening methods for drivers prone to risky traffic behaviour”, carried out by MSUPE.

**Acknowledgements.** The authors are grateful for assistance in data collection Masters of Psychology (MSUPE) M.M. Bel'kov, T.O. Koskina, A.A. Kuznetsov, D.I. Larchuzhenkov, M.A. Plotnikova; for data analysis T. Kaart, PhD in Mathematics, Associate Professor at the Chair of Estonian University of Life Sciences; for implementation of the questionnaire into the practice of the company Yu.A. Yurtaeva, Regional Safety Manager of Danone (Russia).

**For citation:** Meinhard G., Kochetova T.V. Role Patterns in the Structure of Risky Traffic Behaviour of Drivers of Different Groups. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo = Social Psychology and Society*, 2023. Vol. 14, no. 1, pp. 207–221. DOI: <https://doi.org/10.17759/sps.2023140112> (In Russ.).

## Введение

Анализ работ, посвященных изучению рискованного дорожного поведения водителей в условиях дорожно-транспортной среды, показывает высокую актуальность исследований в области причин аварийности на дорогах [3; 4; 6; 10; 11; 15; 22; 30]. К числу таких причин можно отнести: во-первых, внешние факторы (особенности транспортной инфраструктуры, дорожной обстановки, особенности транспортного средства и т.п.), во-вторых, «человеческий фактор», который задает вектор рассмотрения различных психологических характеристик, детерминирующих поведение водителей как основных участников дорожного движения [7; 10; 12; 20; 29].

Рассматривая рискованное дорожное поведение, разные авторы уделяют внимание изучению склонности к риску как индивидуально-психологической переменной, обуславливающей возникновение опасных ситуаций, приводящих к авариям и ДТП [10; 12]. Вместе с тем стали все чаще встречаться социально-психологические исследования, в которых предпринимаются попытки комплексного анализа «моделей дорожного поведения водителей» (models of driving behaviour) [29], а также «паттернов вождения» или «паттернов социального взаимодействия при вождении» (driving patterns/social interaction patterns in driver behaviour), характеризующихся высоким уровнем риска [31].

Анализ таких паттернов позволяет подробно и детально описать рискованное дорожное поведение водителей как «отклоняющееся» от принятых в обществе социальных норм и норм дорожного законодательства [26; 27]. Стоит отметить, что изучение паттернов «отклоняющегося» поведения в социально-психологическом контексте во многом обусловлено традицией, заданной еще в работах К. Левина, который в качестве примера рассматривал агрессивное поведение как паттерн *поведения социального* [25].

В этом контексте внимание исследователей сосредоточено на изучении содержательного, структурного и динамического аспектов поведения. Первый предполагает рассмотрение «границ» рискованного поведения водителя и его отличие от, например, агрессивного или опасного вождения. Второй создает основу для изучения взаимосвязей между различными поведенческими проявлениями паттернов в широком социальном контексте и позволяет идентифицировать именно рискованное дорожное поведение как таковое [9; 11]. И, наконец, третий определяет устойчивость и динамику изменений поведения во «временной перспективе» [10].

Следуя намеченной логике, можно обозначить как минимум два «вектора» исследований рискованного дорожного поведения как паттерна социального. Если рассматривать поведение как производную двух функций: 1) личностных переменных

и 2) средовых переменных (социального окружения) [10], то комплексное изучение рискованного дорожного поведения водителя также должно осуществляться в направлениях, затрагивающих как индивидуально-психологические характеристики личности, так и социально-психологические переменные [11; 12].

Ряд имеющихся работ, посвященных исследованию социально-психологических и средовых переменных, которые обуславливают рискованное дорожное поведение водителя, обращен к изучению ролевого и ситуационного контекста, а внимание авторов сосредоточено на рассмотрении диапазона свойственных роли водителя поведенческих проявлений [8]. Учитывая, что именно роль задает модель/образец поведения, этот *ролевой контекст*, определяемый соотношением ролевых установок в схеме «Я-водитель» — «Я-пешеход/Я-пассажир» [8], позволяет изучить устойчивость поведенческого паттерна индивида в зависимости от его роли: роль водителя или пассажира. Действительно, уровень риска при передвижении в транспортном средстве может быть связан не только с тем, как индивид (будучи в роли водителя) управляет автомобилем, но и тем, как он ведет себя в роли пассажира: не использует ремень безопасности, позволяет водителю говорить по мобильному телефону во время вождения, не обращает внимание на превышение скоростного режима и т.п. [12]. Другими словами, поведенческий паттерн, рассматриваемый как рискованный (паттерн «отклоняющегося» поведения), может быть устойчивым и стабильно повторяться в ситуации [9; 22], когда индивид выступает в роли как водителя, так и пассажира.

Как уже отмечалось выше, не менее важным для комплексного изучения

рискованного дорожного поведения водителя является рассмотрение возрастных и гендерных особенностей как возможных детерминант, увеличивающих риск и вероятность аварий и ДТП [29]. К числу таких работ следует отнести исследования процесса вождения под воздействием алкоголя. Причем необходимо подчеркнуть, что существенное внимание уделяется не столько влиянию алкоголя на психофизиологические качества (такие исследования составляют предметную область психофизиологии — *прим. авторов*), сколько роли и места алкоголя в повседневной жизни водителя, в широком спектре социальных ситуаций, включающих его взаимодействие со своим окружением. Наиболее показательным примером таких исследований могут служить работы, посвященные «истории употребления алкоголя» (*drinking history*), ее отдельным эпизодам (в частности, совместного потребления алкоголя в ситуациях с друзьями или знакомыми), которые, постепенно накапливаясь, приводят к изменению дорожного поведения и различным отклонениям как в процессе вождения, так и взаимодействия с другими участниками дорожного трафика [16; 17; 19]. Именно поэтому авторы исследований, рассматривающих алкоголь в качестве одного из ведущих факторов рискованного дорожного поведения водителей, отмечают важность и необходимость учета возрастных особенностей и пола водителей, практикующих вождение в нетрезвом состоянии [15; 16; 19; 21; 23].

Стоит учесть тот факт, что в Российской Федерации отсутствует консолидированная и подробная информация о «личной истории» водителя, его рейтинге среди нарушителей Правил дорожного движения, о медицинских осмотрах (медицинском освидетельствовании и т.п.).

Существующее законодательство не позволяет получить такую информацию [3; 4; 5; 13]. Именно поэтому подобного рода исследования могут быть сопряжены с рядом сложностей.

В данной ситуации было принято решение обратиться к методам скрининговой психологической диагностики, которые широко используются в практике других стран и позволяют быстро и качественно (без детального изучения индивидуально-психологических особенностей личности) определить уровень индивидуального риска водителя, *структуру* его рискованного *дорожного поведения* [9; 11; 22] и особенности взаимодействия с другими участниками дорожного трафика.

В качестве участников исследования представляется целесообразным рассмотрение водителей различных «групп риска», имеющих высокие показатели аварийности [14]. К числу таких групп прежде всего относятся: 1) начинающие водители [21; 24], 2) водители такси [1], 3) водители, осуществляющие перевозки [15].

Исходя из вышесказанного, *целью* исследования может выступать анализ ролевых паттернов в структуре рискованного дорожного поведения водителей, имеющих различный стаж и опыт вождения. В качестве рабочих *гипотез исследования* выступают следующие предположения:

- паттерны ролевого дорожного поведения, определяемые ролевой позицией «Я-водитель» – «Я-пассажир», будут различаться в группах профессиональных водителей и автолюбителей;

- паттерны рискованного дорожного поведения взаимосвязаны со склонностью к употреблению алкоголя и разли-

чаются в группах мужчин- и женщин-водителей, имеющих различный стаж и опыт вождения;

- уровень риска при вождении в нетрезвом состоянии (ВНС) детерминирован полом и возрастом водителя.

## Метод

### *Схема проведения исследования.*

В настоящем исследовании использовалась процедура психологического скрининга, который является первым шагом для дальнейшей психологической диагностики и открывает широкие возможности для определения пригодности к управлению транспортным средством [9].

Все респонденты в рамках процедуры скрининга заполняли предложенные опросники в web-формате (<https://jkoolitus.eu/>) в специально разработанной системе<sup>1</sup> [28], после чего каждый из участвующих в исследовании получал на свой почтовый адрес отчет (в форме обратной связи) с краткой характеристикой его дорожного поведения и уровня риска относительно других водителей. Все исследование реализовано по принципу добровольного участия.

**Выборка исследования.** Выборка исследования включала в себя 398 участников (по которым были собраны полностью заполненные протоколы) из трех групп водителей:

- начинающие водители (группа I), 114 человек в возрасте от 22 до 35 лет ( $M = 24,0$ ;  $SD = 7,12$ ), из которых 52 (45,6%) – женщины и 62 (54,4%) – мужчины;

- водители такси (группа II), 80 человек в возрасте от 29 до 43 лет ( $M = 36,1$ ;  $SD = 7,15$ ), из которых 4 (5,0%) – женщины и 76 (95,0%) – мужчины;

<sup>1</sup> Все права на использование опросника принадлежат TMÜ “Trafity OÜ”, Tartu, Estonia [26].

— водители-перевозчики (группа III), 204 человека в возрасте от 26 до 40 лет ( $M = 33,4$ ;  $SD = 6,52$ ), из которых 18 (8,8%) — женщины и 186 (91,2%) — мужчины.

**Методики исследования.** В исследовании рискованного дорожного поведения водителей использовался опросник, разработанный Г. Мейнхардом в 2014–2018 гг., позволяющий определить уровень риска водителя [9; 11; 22]. Настоящий опросник позволяет подробно рассмотреть различные паттерны рискованного поведения водителей, в том числе те поведенческие проявления, которые определяются ролью водителя в ситуации передвижения: «Я-водитель» — «Я-пассажир». Второй методикой, используемой в исследовании, была шкала AUDIT [18], которая сегодня является одним из самых надежных [2] и широко распространенных в мире инструментов скрининга, позволяющего определить склонность к употреблению алкоголя.

### Результаты

Результаты исследования обрабатывались с помощью пакета анализа данных «Statistica for Windows 10» (выявление различий между паттернами ролевого поведения «Я-водитель» —

«Я-пассажир», поиск корреляций между паттернами рискованного дорожного поведения и склонностью к употреблению алкоголя), а также статистического пакета R 3.3.3 (для определения характера взаимосвязей между уровнем риска водителей и переменными пола, возраста, стажа и опыта вождения).

Итак, описательная статистика паттернов ролевого поведения группы профессиональных водителей и автолюбителей представлена в табл. 1.

Как можно видеть из таблицы, паттерн ролевого поведения «Я-водитель» выражен в большей степени в группе автолюбителей, но и выраженность паттерна «Я-пассажир» также свойственна этой группе водителей. Данный факт можно объяснить тем, что профессиональные водители, осуществляющие перевозки людей и грузов, реже оказываются в роли пассажира, соответственно, ролевой поведенческий паттерн «Я-пассажир» в этой группе проявляется в меньшей степени.

Для выявления различий в рассматриваемых паттернах рискованного дорожного поведения водителей трех групп была использована процедура сравнительного анализа с помощью критерия Манна-Уитни.

Таблица 1

**Описательная статистика паттернов ролевого поведения группы профессиональных водителей (N = 284) и группы автолюбителей (N = 114)**

Группы	Среднее значение (M)		Стандартное отклонение (SD)		Дисперсия		Асимметрия	
	«Я-водитель»	«Я-пассажир»	«Я-водитель»	«Я-пассажир»	«Я-водитель»	«Я-пассажир»	«Я-водитель»	«Я-пассажир»
Автолюбители	1,63	3,12	2,08	2,62	4,32	6,85	1,08	1,26
Профессиональные водители	1,57	2,11	1,59	2,19	2,54	4,78	2,35	1,44



Так, значимые различия между группами были обнаружены в следующих паттернах рискованного дорожного поведения: 1) «Риски при передвижении в транспортном средстве («Я-пассажир»)» в группах I и II – начинающие водители и водители такси ( $U = 3879, p < 0,002$ ) и в группах II и III – водители такси и водители-перевозчики ( $U = 1550, p < 0,01$ ); 2) «Нарушения в дорожно-транспортной среде» в группах I и III – начинающие водители и водители-перевозчики ( $U = 6662,5, p < 0,001$ ); 3) «Вождение в нетрезвом состоянии» в группах I и II – начинающие водители и водители такси ( $U = 2160, p < 0,04$ ).

Далее для анализа взаимосвязей между паттернами рискованного дорожного поведения и показателями шкалы AUDIT использовался коэффициент корреляции Спирмена. Результаты корреляционного анализа представлены в табл. 2.

Как видно из таблицы, все паттерны рискованного дорожного поведения водителя взаимосвязаны между собой. Так,

наибольшие по величине взаимосвязи характерны для паттернов дорожного поведения «Угрозы и риски в условиях дорожного движения» и «Нарушения в дорожно-транспортной среде» ( $r = 0,71, p < 0,01$ ), а также «Риски при управлении транспортным средством («Я-водитель»)» и «Угрозы и риски в условиях дорожного движения» ( $r = 0,67, p < 0,01$ ). Стоит отметить, что все паттерны рискованного дорожного поведения водителей значимо взаимосвязаны со склонностью к употреблению алкоголя. При этом наибольшие корреляции между шкалой AUDIT прослеживаются со шкалой «Нарушения и проступки вне контекста дорожного движения» ( $r = 0,64, p < 0,01$ ) и шкалой «Нарушения в дорожно-транспортной среде» ( $r = 0,64, p < 0,01$ ).

Также были рассмотрены различия между всеми группами водителей по шкале AUDIT. Подчеркнем, что при сравнении учитывался половой состав групп. Это обусловлено имеющимися

Таблица 2

**Взаимосвязь паттернов рискованного дорожного поведения водителей со шкалой AUDIT (N = 398)**

Шкала	M (SD)	1	2	3	4	5	6	7
1. Шкала AUDIT	8,80 (3,91)	1						
2. Вождение в нетрезвом состоянии (ВНС)	3,38 (1,96)	0,43*	1					
3. Угрозы и риски в условиях дорожного движения	9,56 (4,01)	0,41*	0,50*	1				
4. Риски при управлении транспортным средством («Я-водитель»)	1,59 (1,77)	0,28*	0,53*	0,67*	1			
5. Риски при передвижении в транспортном средстве («Я-пассажир»)	2,44 (2,38)	0,47*	0,51*	0,63*	0,48*	1		
6. Нарушения в дорожно-транспортной среде	1,44 (1,57)	0,50*	0,52*	0,71*	0,63*	0,59*	1	
7. Нарушения и проступки вне контекста дорожного движения	3,90 (3,38)	0,64*	0,44*	0,50*	0,38*	0,51*	0,55*	1

Примечание. \*  $p < 0,01$ .

многочисленными данными, что показатели AUDIT (определяющие склонность к употреблению алкоголя) для мужчин и женщин различаются [16; 17; 18; 19]. Результаты сравнительного анализа представлены на рис. 1.

Как можно увидеть, значимые различия ( $p = 0,019$ ) между мужчинами и женщинами по шкале AUDIT были обнаружены только в группе II – водители такси. В двух других группах – начинающие водители и водители-перевозчики – значимые различия по данной шкале между мужчинами и женщинами отсутствуют.

Возможно, что обнаруженный факт обусловлен особенностями выборки, а именно количеством женщин в данной группе водителей. При этом средний показатель по шкале AUDIT в этой группе выше 8 (см. рис. 1), что свидетельствует о высоком риске вождения в нетрезвом состоянии [26]. Такое значение данного показателя может свидетельствовать о выраженной склонности к употреблению алкоголя и согласуется с объективными высокими

показателями аварийности именно среди водителей такси [1]. Обнаруженные различия в рассматриваемых паттернах, связанных со склонностью к употреблению алкоголя, могут свидетельствовать о различиях в структуре рискованного дорожного поведения водителей исследуемых групп (стаж и опыт вождения), что подтверждает вторую гипотезу исследования.

Наконец, для подтверждения третьей гипотезы была использована процедура регрессионного анализа. Результаты анализа представлены на рис. 2, на котором можно видеть линии регрессии с 95%-ми доверительными интервалами, а также статистику RMSE и скорректированный квадрат коэффициента корреляции ( $R^2$ ).

Можно увидеть, что уровень риска при вождении в нетрезвом состоянии значительно зависит от пола и возраста водителя, причем эта зависимость характерна как для мужчин, так и для женщин. Выявленные в ходе анализа регрессионные зависимости подтверждают третью исследовательскую гипотезу.

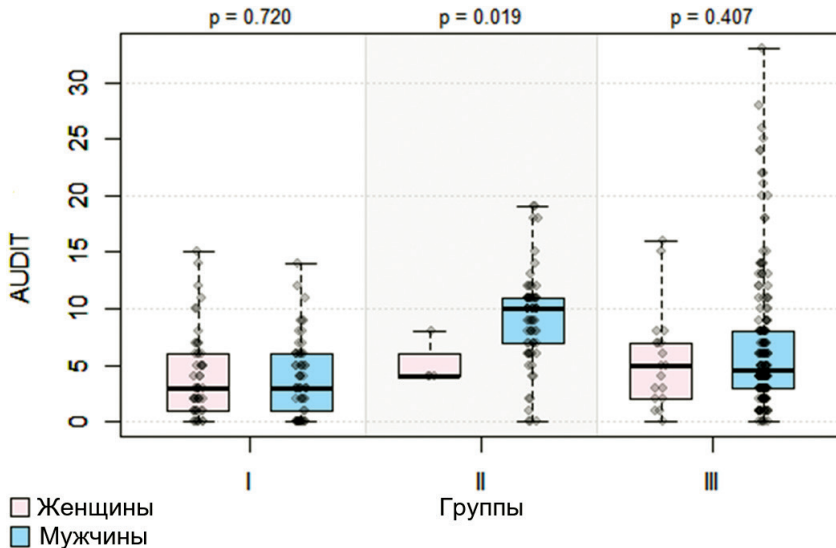


Рис. 1. Различия между мужчинами и женщинами в группах водителей



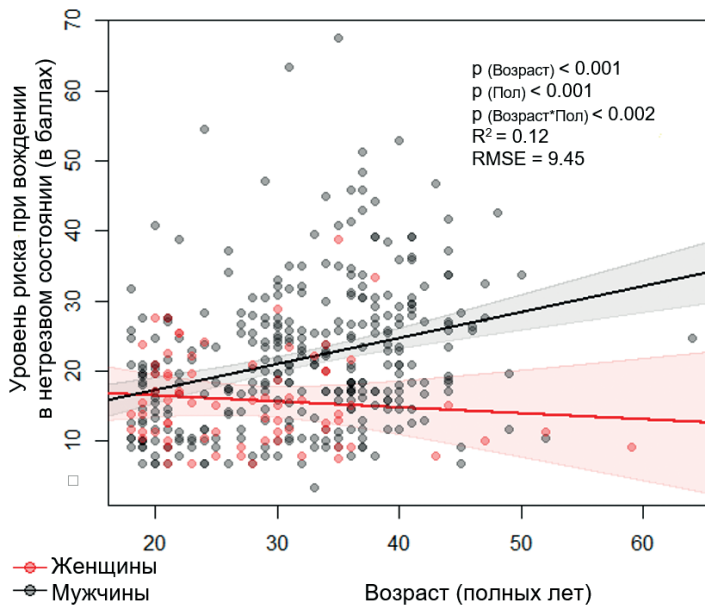


Рис. 2. Уровень риска при ВНС и его взаимосвязь с полом и возрастом водителей

Однако, несмотря на то, что уровень риска вождения в нетрезвом состоянии оказался статистически значимо взаимосвязан с возрастом и полом, точность прогноза реализации такого поведения следует рассматривать как относительно низкую при  $RMSE = 9,45$  и при значении  $R^2 = 0,12$ .

### Обсуждение результатов

Полученные результаты хорошо согласуются с данными, посвященными изучению структуры рискованного дорожного поведения [11; 16; 26].

Отдельно стоит подчеркнуть, что результаты исследования вносят некоторый элемент новизны в многочисленные работы, направленные на поиск детерминант рискованного дорожного поведения и вождения. Так, обнаружено, что имеются различия в ролевых паттернах «Я-водитель» и «Я-пассажир» рискованного дорожного поведения профессиональных водителей и автолюбителей.

Логичным также выглядит тот факт, что поведенческие проявления паттерна «Нарушения в дорожно-транспортной среде» в большей степени характерны для водителей-перевозчиков, чем для начинающих водителей. Объясняется данное обстоятельство количеством и частотой поездок водителей, осуществляющих перевозки, их более продолжительным по времени опытом вождения.

Выявлено, что все паттерны рискованного дорожного поведения водителей взаимосвязаны между собой, это позволяет охарактеризовать такое поведение как целостное, имеющее структуру, определяемую характером взаимосвязей [11]. Также было обнаружено, что исследуемые поведенческие особенности по-разному взаимосвязаны со склонностью к употреблению алкоголя [26; 27]. Этот факт хорошо согласуется с исследованиями дорожного поведения водителей, имеющих множественные нарушения и в

условиях дорожно-транспортной среды, и вне пределов дорожного трафика [27].

Рассмотренные взаимосвязи паттернов рискованного дорожного поведения со склонностью к употреблению алкоголя находятся в пределах от  $r = 0,41$  до  $r = 0,64$ ,  $p < 0,01$ . Исключение составляет взаимосвязь паттерна «Риски при управлении транспортным средством («Я-водитель»)» со шкалой AUDIT, где  $r = 0,28$  при  $p < 0,01$ . Обнаруженные взаимосвязи можно охарактеризовать, с одной стороны, как слабые и средние, а с другой (учитывая уровень значимости  $p < 0,01$ ) — как, безусловно, заслуживающие внимания, поскольку в ряде работ, посвященных изучению «истории употребления алкоголя» (drinking history), подчеркивается, что наличие даже низких по величине корреляций служит основанием для подробного изучения «факторов и эпизодов», приводящих к вождению в нетрезвом состоянии и высокому риску [17; 20]. Различия в поведенческих паттернах между группами водителей могут свидетельствовать в пользу предположения, что структура дорожного поведения может меняться в зависимости от стажа водительской деятельности и возраста. Так, например, для начинающих водителей такой паттерн, как «Вождение в нетрезвом состоянии», проявляется в меньшей степени [11], нежели у водителей такси.

И, наконец, выявленная зависимость уровня риска при вождении в нетрезвом состоянии от пола и возраста водителя хорошо согласуется с данными различных исследований рискованного поведения в широком социальном контексте [17; 27]. При этом важно подчеркнуть, что обнаруженный в настоящем исследовании гендерный аспект накладывает некоторый «отпечаток» на характеристику рискованного дорожного поведе-

ния водителей в целом. Как было обнаружено, с возрастом риск вождения в нетрезвом состоянии у водителей-мужчин имеет тенденцию к возрастанию, а у водителей-женщин — к уменьшению. Выявленный факт подтверждается данными объективной статистики [14] и служит свидетельством в пользу репрезентативности выборки водителей данных «групп риска».

В заключение необходимо сказать, что обращение к подобной проблематике обусловлено не только академическим интересом, но и потребностями практики, поскольку, зная особенности поведенческих паттернов рискованного дорожного поведения, можно планировать превентивную [13] и/или реабилитационную работу с водителями, имеющими нарушения при вождении и отклонения в своем дорожном поведении.

## Выводы

1. Рискованное дорожное поведение водителей включает различные паттерны как ролевого поведения (роли «Я-водитель»/«Я-пассажир»), так и паттерны, характеризующиеся различными нарушениями и проступками вне контекста дорожного движения (несоблюдение законодательства, административные нарушения).

2. У водителей различных «групп риска» — начинающие водители, водители такси и водители-перевозчики — эти паттерны рискованного дорожного поведения значимо различаются.

3. Риск вождения в нетрезвом состоянии взаимосвязан с полом и возрастом водителя: такой риск имеет тенденцию к возрастанию у водителей-мужчин, но снижается с возрастом у водителей-женщин.

4. К числу перспективных направлений исследований можно отнести как минимум следующие: а) изучение уров-

ня риска водителя и объективно регистрируемых с помощью GPS-трекеров стилистических особенностей его вождения; б) исследование уровня риска водителей в межкультурном контексте (водители в странах с высоким и низким уровнем правосознания).

5. Психологические исследования, посвященные изучению структуры рискованного дорожного поведения с помощью процедуры скрининговой диагностики, позволяют определить уровень индивидуального риска водителя относительно

других водителей и могут служить хорошей основой для планирования дальнейшей дифференцированной работы психолога по коррекции нарушений в дорожном поведении водителей. Более того, скрининговые диагностические инструменты открывают широкие возможности для углубленной психологической диагностики отклонений в водительской деятельности, а их использование может стать важным шагом в построении системы превенции аварий и дорожно-транспортных происшествий.

### Литература

1. Аналитический материал по состоянию таксомоторной отрасли в России с точки зрения безопасности дорожного движения [Электронный ресурс]. Аналитический центр при Правительстве Российской Федерации. URL: <https://ac.gov.ru/files/content/19540/taksi-avariinost-final-2311-pdf.pdf> (дата обращения: 01.11.2021).
2. *Баринова А.Н., Плавинский С.Л., Янчук Ю.В., Половинкина Т.А.* Скрининг на признаки опасного и вредного потребления алкоголя у лиц, находящихся в местах принудительного содержания // Вестник Северо-Западного государственного медицинского университета им. И.И. Мечникова. СПб., 2013. С. 84–91.
3. *Бедина И.А., Бурцев А.А., Кочетова Т.В.* Основные модели медико-психологической работы по профилактике повторного управления транспортным средством в состоянии опьянения (международный опыт) // Психология и право. 2022. Том 12. № 1. С. 2–14. DOI:10.17759/psylaw.2022120101
4. *Бурцев А.А.* Проблемы комплексной превенции управления транспортным средством в состоянии опьянения: организационно-правовые, медицинские и социально-психологические аспекты // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 98–107. DOI:10.17759/sps.2018090409
5. *Бурцев А.А.* Медико-психологические аспекты профилактики «опасного» вождения и «пьяных» ДТП в Российской Федерации [Электронный ресурс]. URL: <https://psyjournals.ru/nonserialpublications/orgpsy2019/contents/Burtsev> (дата обращения: 02.11.2021).
6. Всемирная Организация Здравоохранения. Европейское региональное бюро [Электронный ресурс]. URL: <http://www.euro.who.int/ru/health-topics/disease-prevention/alcohol-use/do-you-drink-too-much-test-your-own-alcohol-consumption-with-the-audit-test/take-the-audit-test-now> (дата обращения: 03.11.2021).
7. *Клебельсберг Д.* Транспортная психология. М.: Транспорт, 1989. 367 с.
8. *Кондратьев М.Ю., Кочетова Т.В.* «Traffic psychology»: от прикладных исследований к методологии комплексного изучения современной дорожно-транспортной среды // Сборник материалов международной научно-практической конференции, 28-30 июня 2012 г. 2-е изд., испр. и доп. СПб., 2012. С. 119–122.
9. *Кочетова Т.В., Мейнхард Г.* Методика оценки рискованного дорожного поведения водителей: апробация на российской выборке // Социальная психология и общество. 2020. Том 11. № 3. С. 196–210. DOI:10.17759/sps.2020110313
10. *Левин К.* Теория поля в социальных науках. СПб.: Речь, 2000. 365 с.

11. *Мейнхард Г., Каарт Т., Кочетова Т.В.* Опыт апробации модели диагностики водителей, склонных к рискованному вождению (эстонская и российская выборки) // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 119–133. DOI:10.17759/sps.2018090411
12. *Плотникова М.А.* Практико-ориентированные исследования психологии дорожного движения (по материалам зарубежных публикаций) // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 108–118. DOI:10.17759/sps.2018090410
13. *Харченко М.А., Плотникова М.А.* Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. 2020. Том 13. № 4. С. 180–191. DOI:10.17759/expsy.2020130413
14. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения РФ [Электронный ресурс]. URL: <http://stat.gibdd.ru> (дата обращения: 01.11.2022).
15. Стратегия безопасности дорожного движения в Российской Федерации на 2018–2024 годы [Электронный ресурс]. URL: <http://government.ru/docs/31102> (дата обращения: 03.11.2021).
16. *Alcañiza M., Santolino M., Ramon L.* Drinking patterns and drunk-driving behaviour in Catalonia, Spain: A comparative study // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior. 2016. Vol. 42. № 3. P. 522–531. DOI:10.1016/j.trf.2016.09.031
17. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany / Brenner-Hartmann Ju., Wagner Th., Mubhoff F., Hoffmann-Born H., Lohr-Schwaab S., Seidl J. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p.
18. *Babor T., Higgins-Biddle J., Saunders J., Monteiro M.* AUDIT. The Alcohol Use Disorders Identification Test. Guideline for Use in Primary Care. Geneva: World Health Organization WHO, 2010. 38 p.
19. *Burger M., Brönstrup A., Pietrzik K.* Derivation of tolerable upper alcohol intake levels in Germany: a systematic review of risks and benefits of moderate alcohol consumption // Preventive medicine. 2004. Vol. 39. № 1. P. 111–127.
20. *Gold C., Müller T., Bengler K.* Identification of characteristic parameters for the detection of risky driving behaviour // Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training. Helsinki, 2013. P. 28–28.
21. *Ivers R., Senserrick T., Boufous S., Stevenson M., Chen H.Y., Woodward M., Norton R.* Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the DRIVE study // American Journal of Public Health. 2009. Vol. 99. № 9. P. 1638–1644. DOI:10.2105/AJPH.2008.150367
22. *Kochetova T.V.* The Patterns of Drivers' Traffic Behavior: Evidence From Three Countries // Frontiers in Psychology. 2022. 13:869029. DOI:10.3389/fpsyg.2022.869029
23. *Kollbach B., Franke M., Meier J., Destradis Al.* Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer I. Hannover: Degener Verlag GmbH, 2018. 147 s.
24. *Lam L.T.* Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees // Accident Analysis & Prevention. 2003. Vol. 35. № 6. P. 913–920. DOI:10.1016/S0001-4575(02)00099-4
25. *Lewin K., Lippitt R., White R.K.* Patterns of Aggressive Behavior in Experimentally Created "Social Climates" // The Journal of Social Psychology. 1939. Vol. 10. № 2. P. 269–299. DOI:10.1080/00224545.1939.9713366
26. *Meinhard G.* Evaluation of the effectiveness of a primary preventive program "Clear Picture...!?" to increase traffic safety [Электронный ресурс] // Transactions on Transport: International Scientific Journal for Transport Sciences. URL: <https://tots.upol.cz/corproof.php?tartkey=tot-000000-0044> (дата обращения: 02.11.2021). DOI:10.5507/tots.2019.004
27. *Meinhard G.* "Klare Sicht...!?", Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programmes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit [Электронный ресурс] // Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn. 2018. 141 s. URL: <http://hss.ulb.uni-bonn.de/2019/5589/5589.htm> (дата обращения: 02.11.2021).

28. MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus [Электронный ресурс]. URL: <https://jkoolitus.eu/site/uudised> (дата обращения: 01.11.2021).
29. *Ranney T.A.* Models of driving behavior: a review of their evolution // *Accident Analysis and Prevention*. 1994. Vol. 26. № 6. P. 733–750.
30. *Rui M.K., Anika J., Ralph H.* Propensity for Risk Taking Across the Life Span and Around the Globe // *Psychological Science*. 2016. Vol. 27. № 2. P. 231–243.
31. *Wilde Gerald J.S.* Social Interaction Patterns in Driver Behavior: An Introductory Review // *Human factors: The journal of human factors and Ergonomic Society*. 1976. Vol. 18. № 5. P. 477–492. DOI:10.1177/001872087601800506

## References

1. Analiticheskii material po sostoyaniyu takсомotornoj otrasli v Rossii s tochki zreniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya / Analiticheskii tsentr pri Pravitel'stve Rossiiskoi Federatsii [Analytical material on the state of the taxi industry in Russia in terms of road safety / Analytical Center under the Government of the Russian Federation]. Available at: <https://ac.gov.ru/files/content/19540/taksi-avariinost-final-2311-pdf.pdf> (Accessed 01.11.2021). (In Russ.).
2. Barinova A.N., Plavinskii S.L., Yanchuk Yu.V., Polovinkina T.A. Skringing na priznaki opasnogo i vrednogo potrebleniya alkogolya u lits, nakhodyashchikhsya v mestakh prinuditel'nogo sozderzhaniya [Screening for signs of dangerous and harmful alcohol consumption of persons who persons held in prison]. *Vestnik Severo-Zapadnogo gosudarstvennogo meditsinskogo universiteta im. I.I. Mechnikova* [Special issue of North-Western State Medical University named after I.I. Mechnikov]. SPb, 2013, pp. 84–91. (In Russ.).
3. Bedina I.A., Burtsev A.A., Kochetova T.V. Osnovnye modeli mediko-psihologicheskoy raboty po profilaktike povtornogo upravleniya transportnym sredstvom v sostojanii op'janeniya (mezhdunarodnyj opyt) [The main models of medical and psychological work on the prevention of repeated driving while intoxicated (international experience)]. *Psihologi i pravo = Psychology and law*, 2022. Vol. 12, no. 1, pp. 2–14. DOI:10.17759/psylaw.2022120101 (In Russ.).
4. Burtsev A.A. Problemy kompleksnoi preventsii upravleniya transportnym sredstvom v sostojanii op'yaneniya: organizatsionno-pravovye, meditsinskie i sotsial'no-psikhologicheskie aspekty [Comprehensive prevention issues of impaired driving: organizational, legal, medical and socio-psychological aspects]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo = Social Psychology and Society*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 98–107. DOI:10.17759/sps.2018090409 (In Russ.).
5. Burtsev A.A. Mediko-psihologicheskie aspekty profilaktiki «opasnogo» vozhdeniya i «p'yanykh» DTP v Rossiiskoi Federatsii [Medical and psychological aspects of prevent of drunk driving accidents in Russia]. Available at: <https://psyjournals.ru/nonserialpublications/orgpsy2019/contents/Burtsev> (Accessed 02.11.2021). (In Russ.).
6. Vsemirnaya Organizatsiya Zdravookhraneniya. Evropeiskoe regional'noe byuro [World Health Organization]. Available at: <http://www.euro.who.int/ru/health-topics/disease-prevention/alcohol-use/do-you-drink-too-much-test-your-own-alcohol-consumption-with-the-audit-test/take-the-audit-test-now> (Accessed 03.11.2021). (In Russ.).
7. Klebel'sberg D. Transportnaya psikhologiya [Transport Psychology]. Moscow: Transport, 1989. 367 p. (In Russ.).
8. Kondrat'ev M.Yu., Kochetova T.V. “Traffic psychology”: ot prikladnykh issledovaniy k metodologii kompleksnogo izucheniya sovremennoi dorozhno-transportnoi sredy [“Traffic psychology”: from applied research to the methodology of a comprehensive study of the modern road environment]. *Sbornik materialov mezhdunarodnoi nauchno-prakticheskoi konferencii*, 28–30 iyunya 2012 g. 2-e izd. ispr. i dop. SPb., 2012, pp. 119–122. (In Russ.).
9. Kochetova T.V., Meinhard G. Metodika otsenki riskovannogo dorozhnogo povedeniya voditelei: aprobatsiya na rossiiskoi vyborke [The Method for Evaluation of Driver's Risky Traffic Behaviour: aprobsiya na rossiiskoi vyborke] [The Method for Evaluation of Driver's Risky Traffic Behaviour: aprobsiya na rossiiskoi vyborke]

- Validation in the Russian Sample]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo = Social Psychology and Society*, 2020. Vol. 11, no. 3, pp. 196–210. DOI:10.17759/sps.2020110313 (In Russ.).
10. Levin K. Teoriya polya v social'nyh naukah [Lewinian Field Theory in Social Sciences]. SPb.: Rech', 2000. 365 p. (In Russ.).
  11. Meinkhard G., Kaart T., Kochetova T.V. Opyt aprobatsii modeli diagnostiki voditelei, sklonykh k riskovannomu vozhdeniyu (estonskaya i rossiiskaya vyborki) [Approbation of the model for evaluation of drivers prone to risky driving (Estonian and Russian samples)]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo = Social Psychology and Society*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 119–133. DOI:10.17759/sps.2018090411 (In Russ.).
  12. Plotnikova M.A. Praktiko-orientirovannye issledovaniya psikhologii dorozhnogo dvizheniya (po materialam zarubezhnykh publikatsii) [Practice-oriented researches in the field of Traffic Psychology (according to foreign publications)]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo = Social Psychology and Society*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 108–118. DOI:10.17759/sps.2018090410 (In Russ.).
  13. Kharchenko M.A., Plotnikova M.A. Formirovanie ustanovok bezopasnogo vozhdeniya u nachinayushchikh voditelei [Developing Safe Driving Attitudes Among Novice Drivers]. *Ekspertimetal'na psihologi = Experimental Psychology (Russia)*, 2020. Vol. 13, no. 4, pp. 180–191. DOI:10.17759/exppsy.2020130413 (In Russ.).
  14. Svedeniya o pokazatelyakh sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya RF [The information on indicators of the State of Road Safety of the Russian Federation]. Available at: <http://stat.gibdd.ru> (Accessed 01.11.2021). (In Russ.).
  15. Strategiya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya v Rossiiskoi Federatsii na 2018–2024 gody [The Strategy of Road Safety in the Russian Federation for 2018–2024]. Available at: <http://government.ru/docs/31102/> (Accessed 03.11.2021). (In Russ.).
  16. Alcañiza M., Santolino M., Ramon L. Drinking patterns and drunk-driving behaviour in Catalonia, Spain: A comparative study. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*, 2016. Vol. 42, no. 3, pp. 522–531. DOI:10.1016/j.trf.2016.09.031
  17. Assessment of personal resources for safe driving: the principles of medical psychological assessment in Germany / Brenner-Hartmann Ju., Wagner Th., Mubhoff F., Hoffmann-Born H., Lohr-Schwaab S., Seidl J. Bonn: Kirschbaum Verlag GmbH, 2014. 100 p.
  18. Babor T., Higgins-Biddle J., Saunders J., Monteiro M. AUDIT. The Alcohol Use Disorders Identification Test. Guideline for Use in Primary Care. Geneva: World Health Organization WHO, 2010. 38 p.
  19. Burger M., Brönstrup A., Pietrzik K. Derivation of tolerable upper alcohol intake levels in Germany: a systematic review of risks and benefits of moderate alcohol consumption. *Preventive medicine*, 2004. Vol. 39, no. 1, pp. 111–127.
  20. Gold C., Müller T., Bengler K. Identification of characteristic parameters for the detection of risky driving behaviour. *Proceedings of the 6th International Conference on Driver Behaviour and Training*, 2013. Helsinki, 2013, pp. 28–28.
  21. Ivers R., Senserrick T., Boufous S., Stevenson M., Chen H.Y., Woodward M., Norton R. Novice drivers' risky driving behavior, risk perception, and crash risk: findings from the DRIVE study. *American Journal of Public Health*, 2009. Vol. 99, no. 9, pp. 1638–1644. DOI:10.2105/AJPH.2008.150367
  22. Kochetova T.V. The Patterns of Drivers' Traffic Behavior: Evidence From Three Countries. *Frontiers in Psychology*, 2022. 13:869029. DOI:10.3389/fpsyg.2022.869029
  23. Kollbach B., Franke M., Meier J., Destradis Al. Verkehrsverhaltenslehre für Fahrlehrer I. Hannover: Degener Verlag GmbH, 2018. 147 p.
  24. Lam L.T. Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees. *Accident Analysis & Prevention*, 2003. Vol. 35, no. 6, pp. 913–920. DOI:10.1016/S0001-4575(02)00099-4



25. Lewin K., Lippitt R., White R.K. Patterns of Aggressive Behavior in Experimentally Created “Social Climates”. *The Journal of Social Psychology*, 1939. Vol. 10, no. 2, pp. 269–299. DOI:10.1080/00224545.1939.9713366
26. Meinhard G. Evaluation of the effectiveness of a primary preventive program “Clear Picture...!?” to increase traffic safety. *Transactions on Transport: International Scientific Journal for Transport Sciences*. DOI:10.5507/tots.2019.004 Available at: <https://tots.upol.cz/corproof.php?tartkey=tot-000000-0044> (Accessed 02.11.2021).
27. Meinhard G. “Klare Sicht...!?”, Evaluation der Wirksamkeit eines primärpräventiven Programmes zur Erhöhung der Verkehrssicherheit. Rheinischen Friedrich-Wilhelms-Universität zu Bonn, 2018. 141 p. Available at: <http://hss.ulb.uni-bonn.de/2019/5589/5589.htm> (Accessed 02.11.2021).
28. MTÜ Liikluskäitumise Arenduskeskus. Available at: <https://jkoolitus.eu/site/uudised> (Accessed 01.11.2021).
29. Ranney T.A. Models of driving behavior: a review of their evolution. *Accident Analysis and Prevention*, 1994. Vol. 26, no. 6, pp. 733–750.
30. Rui M.K., Anika J., Ralph H. Propensity for Risk Taking Across the Life Span and Around the Globe. *Psychological Science*, 2016. Vol. 27, no. 2, pp. 231–243.
31. Wilde Gerald J.S. Social Interaction Patterns in Driver Behavior: An Introductory Review. *Human factors: The journal of human factors and Ergonomic Society*, 1976. Vol. 18, no. 5, pp. 477–492. DOI:10.1177/001872087601800506

### **Информация об авторах**

*Мейнхард Г.*, доктор психологии, управляющий партнер, руководитель Центра формирования безопасного поведения водителей, г. Тарту, Эстония, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5607-5341>, e-mail: [gunnar.meinhard@gmail.com](mailto:gunnar.meinhard@gmail.com)

*Кочетова Т.В.*, кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления, ФГБОУ ВО «Московский государственный психолого-педагогический университет» (ФГБОУ ВО МГППУ), г. Москва, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-0746-680X>, e-mail: [kochetovatv@gmail.com](mailto:kochetovatv@gmail.com)

### **Information about the authors**

*Gunnar Meinhard*, Doctor of Psychology, Managing Partner, Head, TMÜ “Trafity OÜ”, Tartu, Estonia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5607-5341>, e-mail: [gunnar.meinhard@gmail.com](mailto:gunnar.meinhard@gmail.com)

*Tatiana V. Kochetova*, PhD in Psychology, Assisting 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](mailto:kochetovatv@gmail.com)

Получена 04.11.2021

Принята в печать 25.01.2023

Received 04.11.2021

Accepted 25.01.2023