

DOI: [10.14515/monitoring.2022.6.2300](https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.6.2300)



**А. А. Максименко, Е. А. Сафронова, О. С. Дейнека,
Е. В. Забелина, И. Г. Шевченко**

ПРОЯВЛЕНИЯ ОТКЛОНЯЮЩЕГОСЯ ПОВЕДЕНИЯ ЗА РУЛЕМ У РОССИЯН

Правильная ссылка на статью:

Максименко А. А., Сафронова Е. А., Дейнека О. С., Забелина Е. В., Шевченко И. Г. Проявления отклоняющегося поведения за рулем у россиян // Мониторинг общественного мнения: экономические и социальные перемены. 2022. № 6. С. 356—377. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.6.2300>.

For citation:

Maksimenko A. A., Safronova E. A., Deyneka O. S., Zabelina E. V., Shevchenko I. G. (2022) Manifestations of Deviant Driving Behavior Among the Russians. *Monitoring of Public Opinion: Economic and Social Changes*. No. 6. P. 356–377. <https://doi.org/10.14515/monitoring.2022.6.2300>. (In Russ.)

Получено: 16.08.2022. Принято к публикации: 07.11.2022.

ПРОЯВЛЕНИЯ ОТКЛОНЯЮЩЕГОСЯ ПОВЕДЕНИЯ ЗА РУЛЕМ У РОССИЯН

MANIFESTATIONS OF DEVIANT DRIVING BEHAVIOR AMONG THE RUSSIANS

МАКСИМЕНКО Александр Александрович — доктор социологических наук, кандидат психологических наук, профессор департамента психологии, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва, Россия
E-MAIL: Maximenko.AI@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-0891-4950>

Aleksandr A. MAKSIMENKO¹ — Dr. Sci. (Soc.), Cand. Sci. (Psych.), Professor at the School of Psychology
E-MAIL: Maximenko.AI@gmail.com
<https://orcid.org/0000-0003-0891-4950>

САФРОНОВА Елизавета Андреевна — студентка департамента психологии, Национальный исследовательский университет «Высшая школа экономики», Москва, Россия
E-MAIL: lisasafr@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0002-0978-5989>

Elizaveta A. SAFRONOVA¹ — Student of the Department of Psychology
E-MAIL: lisasafr@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0002-0978-5989>

ДЕЙНЕКА Ольга Сергеевна — доктор психологических наук, профессор, и. о. зав. кафедрой политической психологии, Санкт-Петербургский государственный университет, Санкт-Петербург, Россия
E-MAIL: osdeyneka@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0001-8224-2190>

Olga S. DEYNEKA² — Dr. Sci. (Psych.), Professor, Acting Head of the Department of Political Psychology
E-MAIL: osdeyneka@yandex.ru
<https://orcid.org/0000-0001-8224-2190>

ЗАБЕЛИНА Екатерина Вячеславовна — доктор психологических наук, профессор Института образования и практической психологии, Челябинский государственный университет, Челябинск, Россия
E-MAIL: katya_k@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-2071-6466>

Ekaterina V. ZABELINA³ — Dr. Sci. (Psych.), Professor at the Institute of Education and Practical Psychology
E-MAIL: katya_k@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-2071-6466>

ШЕВЧЕНКО Ирина Геннадиевна — кандидат психологических наук, доцент кафедры «Психофизиология и клиническая психология» факультета «Психология, педагогика и дефектология», Донской государственный технический университет, Ростов-на-Дону, Россия
E-MAIL: 71148@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-0619-4585>

Irina G. SHEVCHENKO⁴ — Cand. Sci. (Psych.), Associate Professor of the Department of Psychophysiology and Clinical Psychology, Faculty of Psychology, Pedagogy and Defectology
E-MAIL: 71148@mail.ru
<https://orcid.org/0000-0002-0619-4585>

¹ HSE University, Moscow, Russia

² Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia

³ Chelyabinsk State University, Chelyabinsk, Russia

⁴ Don State Technical University, Rostov-on-Don, Russia

Аннотация. Анализ публикаций зарубежных исследователей позволил выделить ряд факторов, обуславливающих отклоняющееся поведение на дорогах. С целью апробации опросника поведения за рулем (DBQ) и постановки психологического диагноза девиантности вождения на российской выборке (1383 человек) был выполнен социологический онлайн-опрос. Для решения методической задачи апробации опросника была проведена его проверка на конструктивную (факторную) валидность и надежность. Эксплораторный факторный анализ данных опроса позволил выделить три фактора девиантного поведения за рулем: низкая культура вождения, чувство превосходства, беззаботность. Конфирматорный факторный анализ констатировал итоговую (апостериорную) модель водительского отклоняющегося поведения, состоящую из трех факторов и хорошо соответствующую исходным данным по показателям индексов согласия. Удалось обнаружить, что такие социально-демографические факторы, как пол, степень урбанизации и уровень субъективного дохода респондентов связаны с отклоняющимся поведением на дорогах. Агрессивный стиль автовождения с доминированием и демонстрацией превосходства чаще проявляется у мужчин, у жителей мегаполисов и крупных городов, а также у более состоятельных водителей. В поведении представителей указанных социальных групп больше неприязни, демонстративности и меньше терпимости и вежливости в отношении других водителей. Доказано также, что чем выше когнитивная эмпатия, тем ниже девиантность вождения.

Ключевые слова: психология российского водителя, агрессивный стиль ав-

Abstract. The analysis of the publications of foreign researchers allowed us to identify some factors that cause deviant behavior on the roads. In order to test the driving behavior questionnaire (DBQ) and make a psychological diagnosis of driving deviance on a Russian sample (1,383 people), an online sociological survey was carried out. It was checked for constructive (factorial) validity and reliability to solve the methodological problem of testing the questionnaire. Exploratory factor analysis of the survey data allowed us to identify three factors of deviant driving behavior: low driving culture, a sense of superiority, and carelessness. Confirmatory factor analysis stated the final (a posteriori) model of deviant driver behavior, consisting of three factors and corresponding to the initial data on the indicators of the consent indices. We found that such social and demographic factors as gender, the degree of urbanization, and the level of subjective income of respondents are associated with deviant behavior on the roads. Aggressive driving style with dominance and demonstration of superiority is more often manifested in men, in residents of megacities and large cities, and in wealthier drivers. There is more hostility, demonstrativeness, and less tolerance and politeness towards other drivers in the behavior of representatives of these social groups. It is also proven that the higher the cognitive empathy, the lower the deviance in driving.

Keywords: Russian driving psychology, aggressive driving style, deviant behavior

товождения, девиантное поведение на дороге, опросник поведения за рулем, осознанность, эмпатия

on the road, driving behavior questionnaire (DBQ), awareness, empathy

Введение

Проблема отклоняющегося и, в частности, агрессивного вождения с каждым годом становится все более актуальной. По мнению экспертов, подобный стиль вождения часто является основной причиной ДТП. За 2020 г. в России произошло 145 тыс. дорожно-транспортных происшествий, в которых погибло свыше 16 тыс. человек, еще 183 тыс. человек получили ранения¹. Одной из главных предпосылок (но не оправданием) агрессивного поведения на дорогах в России можно считать рост интенсивности движения на дорогах, которая за последние 10 лет увеличилась в 1,8 раза. Тем не менее в некоторых зарубежных странах агрессивное вождение считается не только девиантным (отклоняющимся от общепринятых норм), а даже делинквентным (нарушающим юридические нормы) поведением, за которое предусмотрена серьезная административная и уголовная ответственность. Так, например, в Вашингтоне у дорожной полиции есть специальное подразделение — ADAT (Aggressive Driving Apprehension Team — команда задержания агрессивных водителей), которое прилагает «активные усилия для нахождения и ареста водителей, которые ездят агрессивно» [Lin, 2009: 9]. Опыт зарубежных коллег важно учитывать при изучении психологии автовождения в России.

Автомобильность, по замечанию М. Шеллера и Дж. Урри [Sheller, Urry, 2000], может рассматриваться как сложная амальгама взаимосвязанных машин, социальных практик и способов бытия не в стационарном доме, но в мобильной капсуле, полуприватизированной и в высшей степени опасной. Ситуации на дороге провоцируют тревогу и страх, связанные с вождением в целом [Taylor, 2018]. Люди могут по-разному чувствовать себя в автомобиле, и это сильно влияет на стиль поведения за рулем, например, кто-то испытывает лишь легкую тревогу или порой нежелание садиться за руль, в связи с чем избегает мелких поездок, а кто-то испытывает практически панический страх перед вождением [Clapp et al., 2020]. Взаимосвязь агрессивного стиля вождения с импульсивностью, склонностью к поиску новых впечатлений (sensation seeking), чувствительностью к наказанию и вознаграждению рассмотрена в публикации Е. Константиноу и его коллег [Constantinou et al., 2011].

По степени негативного опыта исследователи выделяют 1) тех, кто был близок к аварийной ситуации; 2) чуть не попал в нее или же 3) имел опыт дорожно-транспортного происшествия [Blanchard, Hickling, 2004; Fischer et al., 2020].

Как показывает анализ причин дорожно-транспортных происшествий, в некоторых странах общий вклад девиантного поведения за рулем в возникновение ДТП оценивается примерно в 95 %, что является статистически значимым и очень печальным результатом [Reesi et al., 2018]. Среди причин дорожно-транспортных происшествий, которые случаются по вине водителей, выделяют такие паттерны

¹ В МВД назвали число погибших и пострадавших за прошлый год // Известия. 2021. 16 апреля. URL: <https://iz.ru/1152720/2021-04-16/v-mvd-nazvali-chislo-pogibshikh-i-postradavshikh-v-dtp-za-proshlyi-god> (дата обращения: 17.12.2022).

поведения, как несоответствие скорости транспортного средства и дорожных условий, вождение в утомленном или изможденном состоянии, неподходящее и не соответствующее нормам маневрирование на дороге и несоблюдение безопасной дистанции между различными автомобилями [Fernandes, Hatfield, Job, 2010]. Что касается восприятия водителями дистанции и инерции движения автомобиля, то исследователи [Maier et al., 2020] выделили реактивное и проактивное следование за автомобилем. Согласно их модели восприятия дистанции, водители могут легко усваивать и применять любую из этих двух техник вождения и легко переключаться с одной на другую. Таким образом, аксиома соблюдения «идеальной» дистанции была поставлена под сомнение.

Следует учитывать социально-психологические факторы и когнитивные компоненты вождения при плотном движении, когда водители вынуждены ориентироваться на стиль поведения других участников дорожного движения. Выделив на основе опроса водителей факторы риска, которые могут порождать трудности в управлении и взаимодействии между транспортными средствами при плотном движении, исследователи выяснили, что присутствие и стиль вождения другого на дороге влияют на то, как водитель выбирает свой стиль вождения, и приписывает ли он другим непонимание в различных ситуациях [Micó et al., 2018]. Водители транспортных средств с высокой склонностью к просоциальному поведению лучше управляют автомобилем как при высокой, так и при низкой плотности движения, а водители с низкой склонностью к просоциальному поведению поддерживают меньшую поперечную дистанцию до соседних транспортных средств при высокой плотности движения, что способствует увеличению риска дорожно-транспортных происшествий [Tseng, 2013].

Некоторые авторы отмечают, что рискованное и девиантное поведение на автомобильной дороге положительно связано с такими качествами темперамента как поиск ощущений, импульсивность и активность, и отрицательно связано с эмоциональной реактивностью и уровнем нейротизма [Bachoo, Bhagwanjee, Govender, 2013]. В поиске предикторов девиантного вождения П. Баран с коллегами [Baran, Zieliński, Dziuda, 2021] обнаружили, что сознательность (добросовестность) и эмпатия оказались отрицательно связаны со склонностью к неосознанному риску на дороге, а импульсивность, напротив, является важным фактором рискованного вождения вне зависимости от восприятия риска человеком.

Личностные особенности водителя могут влиять на использование смартфона во время вождения. При этом важно учитывать, что при решении сложной задачи с девайсами за рулем (например, отправки текстовых сообщений) опытность водителя не влияет на его реакцию [Knapper, Hagenzieker, Brookhuis, 2015] и может не защитить от опасности попадания в ДТП.

А. Эндрюлайтене с коллегами были изучены личностные черты так называемой «Темной триады» (макиавеллизм, нарциссизм и психопатия) в их взаимосвязях с отношением к рискованному поведению за рулем [Endriulaitiene et al., 2018]. Результаты исследования показали, что темная личность значительно чаще проявляет рискованное автовождение (превышение скорости, вождение в нетрезвом виде, нарушение правил дорожного движения как мужчинами, так и женщинами). Э. Дален с коллегами [Dahlen et al., 2012] обнаружили взаимосвязь с агрессив-

ным стилем вождения личностных черт теста «Большой пятерки» (экстраверсия, открытость, доброжелательность, добросовестность, нейротизм). С другой стороны, в недавнем исследовании [Sârbescu, Maricutoiu, 2019] сообщалось об отсутствии каких-либо связей личностных черт «Большой пятерки» с нарушениями правил дорожного движения автолюбителями.

Многими зарубежными авторами [Albentosa, Stephens, Sullman, 2018; Tao, Zhang, Qu, 2017] было отмечено влияние социо-демографических переменных на девиантное или рискованное поведение в ходе вождения (в частности, возраст и пол). Так, например, девиантное или рискованное поведение за рулем, приводящее к ДТП, чаще демонстрировали молодые водители [Rolison et al., 2018]. Возраст и опыт вождения были значимыми предикторами безопасного вождения, но только среди водителей, которые хорошо представляли риски на дороге, были осведомлены о них [Baran, Zieliński, Dziuda, 2021].

Проведенный обзор англоязычных источников, посвященных человеческому фактору безопасности вождения, подтверждает высокую актуальность его изучения. При этом зарубежные коллеги подчеркивают дефициты в сфере решения теоретических проблем безопасного автовождения, отмечая, что понятия, с которыми они работают в области автотранспортной психологии, недостаточно полны и не могут описать весь спектр девиантного поведения за рулем. В отечественной науке активно предпринимаются попытки системного описания факторов, определяющих безопасное/рискованное вождение [Берлова, 2010; Лобанова, 2015, Лобанова, 2017], компонентов культуры безопасного поведения за рулем [Котик, 1987; Толочко, 2015], проблем профилактики отклоняющегося вождения [Абдульзянов, 2018; Копытова, 2019; Толочко, 2015], однако заметен дефицит новых методических инструментов и эмпирических работ.

Дизайн исследования

Целью настоящего исследования явилось изучение предрасположенности к отклоняющемуся поведению на дорогах российских водителей. Задачи исследования включали: 1) апробацию и валидизацию опросника поведения за рулем (DBQ); 2) психологический диагноз склонности россиян к отклоняющемуся поведению на дорогах с учетом пола, возраста, уровня урбанизации и субъективного уровня доходов респондентов, а также показателей осознанности и эмпатии.

Метод

Для определения девиантности вождения на русский язык был выполнен прямой перевод с английского языка Опросника поведения за рулем — «Driving Behavior Questionnaire (DBQ)» [Rosli, Yunus, Hanan, 2017], состоящего из 29 утверждений об особенностях вождения и отношения к различным ситуациям на дорогах (напр., «Я не всегда соблюдаю скоростной режим на трассе» или «Я не смотрю в зеркала заднего вида при выезде с парковки или при смене полосы движения»). Проверка инструмента на надежность подтвердила высокую согласованность данных по опроснику (α Кронбаха) и составила 0,91.

Основное исследование проводилось в ноябре 2021 г. в режиме онлайн-опроса с помощью сервиса Yandex.Toloka, анонимно. В нем приняли участие **1383** че-

ловека, из них 55,5 % женщин и 44,5 % мужчин, средний возраст опрошенных $M = 33,89$; $SD = 7,97$. Учитывались также место проживания (уровень урбанизации), уровень образования и уровень субъективного дохода респондентов. 45,2 % респондентов проживает в Москве, Санкт-Петербурге и других мегаполисах и городах-миллионниках, 34,2 % — в крупных городах численностью менее 1 млн человек, а 20,6 % — в районных центрах. По уровню образования основная доля приходится на людей с законченным высшим (61,3%), средним и незаконченным высшим образованием — 36,9%, у 1,8% респондентов имеется ученая степень. У подавляющего большинства опрошенных нет детей (66,2%). Уровень субъективного дохода у 5,8% очень высокий или высокий, у 59,8% — средний, 26,5% считают свои доходы низкими и 7,9% сводят концы с концами.

Дополнительно, в апреле 2022 г. на новой выборке (201 человек, 53,2% женщин, 46,8% мужчин) была проверена взаимосвязь эмпатии и осознанности с проявлениями девиантного вождения. Для оценки осознанности использовалась «Шкала оценки осознанности и внимательности (ШОВ)» [Юмартова, Гришина, 2016], для измерения когнитивной и аффективной эмпатии был использован «Опросник когнитивной и аффективной эмпатии» [Окатова, 2021].

Методы обработки данных

Данные обрабатывались при помощи программы SPSS 19.0. Использованные методы анализа данных: частотный анализ, регрессионный анализ, факторный (эксплораторный и конфирматорный) анализ, корреляционный анализ Спирмена, определение статистической значимости различий (критерий Манна-Уитни).

Результаты исследования и обсуждение

Проверка факторной валидности опросника поведения за рулем

Факторный эксплораторный анализ данных опроса, проведенный по методу главных компонент с вращением Varimax, позволил выделить три фактора (см. табл. 1).

Таблица 1. Результаты факторного анализа данных опросника поведения за рулем

Утверждения	Факторный анализ		
	Дефицит культуры вождения	Чувство превосходства	Беззаботность водителя
12. Я пропускаю знак «Уступите дорогу», едва избежав столкновения с транспортным средством, имеющим преимущественное право проезда	,669		
13. Я часто не замечаю, что пешеходы переходят дорогу при повороте с главной дороги	,649		
14. Стоя в очереди, чтобы повернуть на главную дорогу, я обращаю такое пристальное внимание на движение основного потока, что чуть не врезаюсь во впереди идущую машину	,584		
8. Разозлившись на другого водителя, я бросаюсь в погоню	,555		
17. Я резко торможу на скользкой дороге или выкручиваю руль не в ту сторону при заносе	,545		

Утверждения	Факторный анализ		
	Дефицит культуры вождения	Чувство превосходства	Беззаботность водителя
24. Намереваясь поехать в пункт назначения А, я порой обнаруживаю себя в пункте В, потому что последний является моим более привычным пунктом назначения	,532		
16. Я, как правило, недооцениваю скорость приближающегося автомобиля при обгоне	,529		
15. Я не смотрю в зеркала заднего вида при выезде (начале движения) или при смене полосы движения	,509		
7. Меня увлекает гонка с другими водителями-«гонщиками»	,495		
18. Я, как правило, выбираю неправильную полосу движения при приближении к кольцевой развязке или к перекрестку	,495		
19. Я неправильно читаю дорожные знаки и порой выезжаю с перекрестка с круговым движением не на ту дорогу	,484		
21. При движении задним ходом я не раз врезался(ась) во что-то, чего не увидел(а)	,429		
2. Я пересекаю перекресток, зная, что уже зажегся красный			
6. Я теряю терпение из-за медленного движения впереди идущей машины по левой полосе и обгоняю ее по правой полосе		,564	
4. Я не соблюдаю скоростной режим на трассе		,510	
9. Я сигналию, чтобы показать свое раздражение другому водителю		,486	
3. Я не соблюдаю скоростной режим в городе		,481	
11. Я пытаюсь обогнать кого-то, кто, как я заметил(а), сигнализирует о повороте налево / направо		,432	
1. Я подъезжаю очень близко к впереди идущей машине, чтобы дать водителю понять ехать быстрее или уступить дорогу		,417	
5. Я испытываю отвращение к определенному типу водителей и выражаю свою неприязнь любыми доступными способами		,412	
10. Я до последнего остаюсь на полосе шоссе, которая, как я знаю, будет закрыта, прежде чем перестроиться на другую полосу			
20. Я забываю, где я оставил(а) машину на автостоянке			,541
25. У меня нет четкого представления о дороге, по которой я ехал(а)			,491
23. Бывает, я включаю что-нибудь, например, фары, когда на самом деле я хотел(а) включить что-то другое, например дворники			,490
22. Я выбираю дороги, где меньше светофоров			,430
Совокупный объем дисперсии, %	17,5	10,8	8,3

Первый фактор с наибольшим весом (17,5) был назван «Дефицит культуры вождения». Он образован дисперсией оценок весьма разнообразных по содержанию суждений, которые касаются нарушений правил дорожного движения, вызванных невнимательностью, неграмотностью водителей, а также *искажением такого элемента правосознания, как отношение к правовым предписаниям*. Такой тип вождения сопровождается торможением в последний момент, невниманием к тому, что происходит на дороге, низким уровнем осознанности и прогнозирования дорожной ситуации, азартом гонщика, невзирая на скоростной режим. Кроме этого, в данный фактор включены водительские ошибки, связанные с незнанием правил дорожного движения или отсутствием опыта, что значительно повышает риски дорожно-транспортных происшествий.

Второй фактор (10,8), названный «Чувство превосходства» сочетает в себе согласие с утверждениями о склонности к превышению скорости в сочетании с агрессией по отношению к другим участникам движения. Его содержание характеризуется доминированием собственных интересов над интересами и правами других участников движения. Такие водители в глубине души могут считать себя более опытными, ловкими, удачливыми людьми по сравнению с остальными, что побуждает их обгонять, превышать скорость, «подрезать», проявлять неуважение к окружающим.

Третий фактор (8,3), названный «Беззаботность водителя», образован совокупностью ответов на утверждения, предполагающих неосознанные, «нелепые» или связанные с отсутствием опыта ошибки. Данный фактор может быть разновидностью первого с той разницей, что перечисленные ошибки, как правило, не влекут последствий для других участников дорожного движения, в них нет проявлений агрессии. Сюда входят те поведенческие проблемы, которые связаны с психологическими особенностями самого водителя (невнимательность, низкий уровень пространственного мышления, дефицит склонности к планированию и др.).

Конфирматорный факторный анализ (Рис. 1) констатировал итоговую (апостериорную) модель водительского поведения, состоящую из трех факторов и хорошо соответствующую исходным данным по показателям индексов согласия: CMIN = 696,532; df = 79; p = 0,000; GFI = 0,959; CFI = 0,950; RMSEA = 0,046, PCLOSE = 0,975.

Оцениваемые параметры модели оказались статистически значимы: регрессионные коэффициенты ($p < 0,001$), дисперсии латентных переменных (шкал) ($p < 0,001$) и ковариаций (корреляций) между ошибками ($p < 0,01$). Корреляции между всеми шкалами также показали статистическую достоверность ($p < 0,01$). Регрессионные коэффициенты и значения ковариаций представлены в таблицах (см. табл. 2 и 3).

Результаты факторного анализа данных, полученных с помощью Опросника поведения за рулем (DBQ) на российской выборке, показали конструктивную (факторную) валидность инструмента, что позволяет рекомендовать его использование для массовых опросов.

Таблица 2. Регрессионные коэффициенты в модели

			Estimate	S.E.	C.R.	P
Q1_6	<—	F2	1,000			
Q1_4	<—	F2	1,033	,070	14,842	***
Q1_9	<—	F2	,858	,058	14,816	***
Q1_7	<—	F1	1,000			
Q1_15	<—	F1	1,012	,060	16,831	***
Q1_16	<—	F1	1,095	,061	18,085	***
Q1_24	<—	F1	1,180	,063	18,670	***
Q1_17	<—	F1	1,180	,061	19,270	***
Q1_8	<—	F1	,820	,039	21,161	***
Q1_14	<—	F1	1,080	,058	18,713	***
Q1_13	<—	F1	1,127	,059	19,185	***
Q1_12	<—	F1	1,108	,056	19,934	***
Q1_23	<—	F3	1,000			
Q1_25	<—	F3	1,154	,063	18,444	***
Q1_20	<—	F3	1,053	,064	16,445	***
Q1_18	<—	F1	1,250	,066	18,986	***
Q1_19	<—	F1	1,005	,056	17,911	***
Q1_21	<—	F1	1,076	,060	17,845	***
Q1_3	<—	F2	1,103	,074	14,833	***
Q1_11	<—	F2	,929	,063	14,818	***
Q1_1	<—	F2	,677	,056	12,114	***
Q1_5	<—	F2	,996	,073	13,622	***
Q1_22	<—	F3	1,062	,094	11,246	***

Таблица 3. Ковариации в модели

			Estimate	S.E.	C.R.	P
F1	<—>	F3	,102	,007	13,954	***
F2	<—>	F1	,097	,008	12,292	***
F2	<—>	F3	,102	,009	11,587	***
e21	<—>	e23	-,048	,012	-4,110	***
e20	<—>	e19	-,057	,019	-3,041	,002
e20	<—>	e23	-,061	,014	-4,396	***
e20	<—>	e21	-,061	,011	-5,515	***
e18	<—>	e19	,028	,013	2,147	,032
e17	<—>	e18	,020	,005	3,959	***
e16	<—>	e17	,034	,005	6,147	***
e15	<—>	e18	,034	,006	5,944	***

			Estimate	S.E.	C.R.	P
e15	<—>	e17	,027	,005	5,408	***
e4	<—>	e19	-,068	,010	-6,542	***
e4	<—>	e16	-,018	,004	-4,058	***
e4	<—>	e13	-,030	,007	-4,582	***
e4	<—>	e14	-,022	,006	-3,594	***
e5	<—>	e19	-,054	,011	-4,711	***
e5	<—>	e17	-,020	,004	-4,586	***
e5	<—>	e4	,010	,004	2,537	,011
e5	<—>	e15	-,010	,005	-2,141	,032
e6	<—>	e18	-,013	,005	-2,633	,008
e6	<—>	e17	-,011	,005	-2,427	,015
e6	<—>	e15	-,009	,005	-1,798	,072
e6	<—>	e5	,021	,005	4,512	***
e7	<—>	e17	-,010	,004	-2,770	,006
e7	<—>	e16	-,018	,004	-4,596	***
e9	<—>	e14	,054	,008	6,986	***
e9	<—>	e15	,059	,006	10,106	***
e9	<—>	e4	,016	,004	3,687	***
e10	<—>	e18	-,019	,005	-3,523	***
e10	<—>	e14	,022	,007	2,913	,004
e10	<—>	e7	-,012	,004	-3,217	,001
e11	<—>	e22	,029	,008	3,453	***
e11	<—>	e10	,026	,006	4,253	***
e12	<—>	e7	,036	,004	8,440	***
e3	<—>	e7	,023	,006	3,813	***
e12	<—>	e22	,022	,008	2,872	,004
e7	<—>	e13	-,022	,006	-3,785	***
e18	<—>	e22	-,022	,008	-2,823	,005
e13	<—>	e18	,037	,008	4,309	***
e15	<—>	e19	-,054	,014	-3,963	***
e5	<—>	e13	-,022	,007	-2,993	,003
e7	<—>	e19	-,055	,009	-5,998	***
e7	<—>	e14	-,024	,005	-4,546	***
e8	<—>	e20	-,030	,008	-3,932	***
e8	<—>	e4	-,017	,004	-4,255	***
e10	<—>	e20	-,024	,008	-2,988	,003
e11	<—>	e13	-,028	,009	-3,198	,001
e12	<—>	e15	,023	,005	4,306	***
e3	<—>	e1	,050	,013	3,743	***
e1	<—>	e10	,020	,008	2,519	,012

Описательная статистика

В таблице 4 приведены результаты опроса россиян с целью выявления проявлений девиантности вождения.

Таблица 4. **Описательные статистики данных опросника поведения за рулем (N = 1383)**

Утверждения	M	SD
1. Я подъезжаю очень близко к впереди идущей машине, чтобы дать водителю понять, что надо ехать быстрее или уступить дорогу	1,36	0,71
2. Я пересекаю перекресток, зная, что уже зажегся красный	1,18	0,53
3. Я не соблюдаю скоростной режим в городе	1,37	0,77
4. Я не соблюдаю скоростной режим на трассе	1,52	0,81
5. Я испытываю отвращение к определенному типу водителей и выражаю свою неприязнь любыми доступными способами	1,50	0,79
6. Я теряю терпение из-за медленного движения впереди идущей машины по левой полосе и обгоняю ее по правой полосе	1,53	0,82
7. Меня увлекает гонка с другими водителями-«гонщиками»	1,18	0,54
8. Разозлившись на другого водителя, я бросаюсь в погоню	1,11	0,41
9. Я сигналию, чтобы показать свое раздражение другому водителю	1,47	0,74
10. Я до последнего остаюсь на полосе шоссе, которая, как я знаю, будет закрыта, прежде чем перестроиться на другую полосу	1,39	0,75
11. Я пытаюсь обогнать того, кто, как я заметил(а), сигнализирует о повороте налево/направо	1,28	0,66
12. Я пропускаю знак «Уступите дорогу», едва избежав столкновения с транспортным средством, имеющим преимущественное право проезда	1,12	0,47
13. Я часто не замечаю, что пешеходы переходят дорогу при повороте с главной дороги	1,17	0,52
14. Стоя в очереди, чтобы повернуть на главную дорогу, я обращаю такое пристальное внимание на движение основного потока, что чуть не врезаюсь во впереди идущую машину	1,16	0,52
15. Я не смотрю в зеркала заднего вида при выезде (начале движения) или при смене полосы движения	1,19	0,57
16. Я, как правило, недооцениваю скорость приближающегося автомобиля при обгоне	1,24	0,56
17. Я резко торможу на скользкой дороге или выкручиваю руль не в ту сторону при заносе	1,19	0,54
18. Я, как правило, выбираю неправильную полосу движения при приближении к кольцевой развязке или к перекрестку	1,27	0,58
19. Я неправильно читаю дорожные знаки и порой выезжаю с перекрестка с круговым движением не на ту дорогу	1,20	0,51
20. Я забываю, где я оставил(а) машину на автостоянке	1,49	0,76

Утверждения	M	SD
21. При движении задним ходом я не раз врезался(ась) во что-то, чего не увидел(а)	1,24	0,55
22. Я выбираю дороги, где меньше светофоров	2,09	1,12
23. Бывает, я включаю что-нибудь, например, фары, когда на самом деле хотел(а) включить что-то другое, например, дворники	1,24	0,59
24. Намереваясь поехать в пункт назначения А, я порой обнаруживаю себя в пункте В, потому что последний является моим более привычным пунктом назначения	1,21	0,57
25. У меня нет четкого представления о дороге, по которой я ехал(а)	1,41	0,73

Примечание: использовалась 5-балльная шкала ответов (1 — совсем не согласен, 5 — абсолютно согласен).

При относительно низких показателях проявлений девиантного поведения за рулем в целом (табл. 4), наибольшая степень согласия выражена со следующими утверждениями: «Я выбираю дороги, где меньше светофоров» (2,09), «Я теряю терпение из-за медленного движения впереди идущей машины по левой полосе и обгоняю ее по правой полосе» (1,53), «Я не соблюдаю скоростной режим на трассе» (1,52), «Я испытываю отвращение к определенному типу водителей и выражаю свою неприязнь любыми доступными способами» (1,50), «Я сигналижу, чтобы показать свое раздражение другому водителю» (1,47). Таким образом, водители признаются в нарушениях, которые в основном связаны с дефицитом времени и его переживанием (нетерпение, раздражение). При этом большинство респондентов избегают грубых нарушений и выяснений отношений на дороге. Наименьшую степень согласия получили следующие утверждения: «Разозлившись на другого водителя, я бросаюсь в погоню» (1,11), «Я пропускаю знак „уступите дорогу“, едва избежав столкновения с транспортным средством, имеющим преимущественное право проезда» (1,12).

Сравнительный анализ данных опросника позволил выделить роль некоторых социально-демографических факторов девиантного вождения.

Было обнаружено, что женщины чаще, чем мужчины, забывают, где оставили машину на автостоянке, путают рычаги (для фар и дворников), а также не имеют четкого представления о дороге, по которой они ехали (при $p < 0,01$). Мужчины чаще, чем женщины, подъезжают очень близко к впереди идущей машине, чтобы дать водителю понять, что желательно ехать быстрее или уступить дорогу ($p < 0,001$); пересекают перекресток, зная, что уже зажегся красный; не соблюдают скоростной режим в городе и на трассе; испытывают отвращение к определенному типу водителей и выражают свою неприязнь любыми доступными способами; теряют терпение из-за медленного движения впереди идущей машины по левой полосе и обгоняют его по правой полосе ($p < 0,05$); их увлекает гонка с другими водителями-«гонщиками»; они злятся на другого водителя и бросаются в погоню ($p < 0,05$). При этом мужчины чаще женщин выбирают дороги, где меньше светофоров (при $p < 0,01$). Таким образом, среди женщин оказалось больше тех, кто проявляет девиации вождения, входящие в фактор «Беззаботность», а среди мужчин — тех, кто демонстрирует агрессивное вождение и поведенческие паттерны из фактора «Превосходство».

Сравнение респондентов с учетом фактора урбанизации (мегаполисы/малые населенные пункты) показало, что водители крупных городов чаще, чем водители областных и районных центров, не соблюдают скоростной режим на трассе; испытывают отвращение к определенному типу водителей и выражают свою неприязнь любыми доступными способами; теряют терпение из-за медленного движения впереди идущей машины по левой полосе и обгоняют его по правой полосе; сигналижат, чтобы показать свое раздражение другому водителю (при $p < 0,01$).

Кроме того, сравнительный анализ показал различия в поведении на дорогах у респондентов с разным уровнем дохода. Так, было выявлено, что респонденты с высоким доходом чаще, чем респонденты со средним и низким доходом, подъезжают очень близко к впереди идущей машине, чтобы дать водителю понять, что следует ехать быстрее или уступить дорогу; пересекают перекресток, зная, что уже зажегся красный; не соблюдают скоростной режим в городе; теряют терпение из-за медленного движения впереди идущей машины по левой полосе и обгоняют его по правой полосе (при $p < 0,01$).

Полученные результаты находят подтверждение в работах специалистов в области правовой и криминалистической психологии. Так, установлено [Юрпалова, 2013], что правонарушения в сфере безопасности дорожного движения, совершаемые женщинами, относятся к категории преступлений с неосторожной формой вины. У таких правонарушителей менее выражены криминогенные качества по сравнению с теми лицами, которые совершают преступление умышленно. Автор относит большинство женщин-водителей, совершивших дорожно-транспортные преступления, к категории так называемых ситуативных, случайных преступников, а мотивацию данных субъектов обычно называют легкомысленно-безответственной.

Агрессивное вождение чаще демонстрируют мужчины, и особенно те, которые управляют дорожными машинами и имеют какие-либо привилегии [Борисова, 2019]. Описывая провокационное поведение водителей, автор подчеркивает, что оно проявляется в дерзкой манере управления транспортными средствами, воспринимаемой как своеобразная игра, правилом которой выступает постулат «что другим не разрешено, то мне безнаказанно позволено». Провокационное поведение водителей престижных транспортных средств, выступающее демонстративной формой противопоставления себя существующим правовым нормам и отрицательно влияющее на состояние безопасности дорожного движения, подогревается ощущением собственной исключительности, подкрепляемым материальными и иными ресурсами. Такое поведение способно порождать правовой нигилизм, стремление к ложному самоутверждению и неоправданному риску на дороге, приводить к трагичным и необратимым последствиям.

Несмотря на то, что в криминологической практике проявляется закономерность: чем ниже уровень образованности, тем больше удельный вес преступлений [Копытова, 2019; Юрпалова, 2013], такой фактор, как уровень образования респондентов не проявил себя в нашем исследовании. Это объясняется прежде всего тем, что в выборке были представлены и автолюбители, и профессиональные водители. У последних более высокая квалификация и ответственность часто перекрывают дефицит образования.

Роль эмпатии и осознанности в поведении за рулем

Корреляционный анализ данных Опросника поведения за рулем (DBQ) с данными Шкалы оценки осознанности и внимательности и Опросника когнитивной и аффективной эмпатии показал результаты, не противоречащие выявленным другими исследователями значимым взаимосвязям [Baran et al., 2021].

Оказалось, что субъекты с более высокой когнитивной эмпатией реже проявляли девиации вождения ($r = 0,172$, при $p < 0,05$). В то же время эмоциональная эмпатия оказалась отрицательно связана с показателем «общая осознанность» ($r = -0,271$, при $p < 0,001$), который рассматривается специалистами автотранспортной психологии как предиктор безопасного вождения.

Поскольку высокий уровень развития эмпатии связывают с просоциальным поведением (см., например: [Lockwood, Seara-Cardoso, Viding, 2014]), ее целесообразно рассматривать как позитивный фактор взаимодействия на дорогах, причем именно когнитивная эмпатия как способность человека построить в сознании модель эмоционального состояния окружающих, положительно коррелирует с межличностным эмоциональным интеллектом, тогда как эмоциональная эмпатия отрицательно связана с внутриличностным эмоциональным интеллектом [Окатова, 2021; Белоусова, Гейвандова, 2021]. Избыточная выраженность такого компонента эмоциональной эмпатии как отзеркаливание может способствовать деструктивному поведению на дорогах.

Дополнительно был выполнен регрессионный анализ, где в качестве независимой переменной выступил пол респондентов. Данные по проверке значимости регрессионного анализа представлены в таблице 5.

Таблица 5. Проверка значимости влияния независимой переменной «пол» (регрессионный анализ ANOVA)^а

Модель	Сумма квадратов	ст.св.	Средний квадрат	F	Значимость	
1	Регрессия	4,280	4	1,070	4,583	,001 ^b
	Остаток	45,760	196	,233		
	Всего	50,040	200			

Примечание: а. Независимая переменная: пол;

б. Предикторы: (константа), девиантность вождения, общая осознанность, когнитивная эмпатия, эмоциональная эмпатия.

Из таблицы 5 видно, что полученная значимость влияния независимой переменной равна 0,01, поэтому были определены коэффициенты по каждой независимой переменной (см. табл. 6).

Только показатель «Эмоциональная эмпатия» различается по фактору пола. Более негативно эмоциональная эмпатия влияет на девиантность вождения у женщин, поскольку они хуже переносят стресс в экстремальных ситуациях.

Таблица 6. Коэффициенты регрессионного анализа

Модель	Нестандартизованные коэффициенты		Стандартизованные коэффициенты	t	Значимость
	B	Стандартная ошибка	Бета		
(Константа)	,635	,320		1,985	,049
Общая осознанность	,043	,049	,064	,891	,374
Когнитивная эмпатия	,004	,004	,070	,942	,347
Эмоциональная эмпатия	,023	,006	,267	3,527	,001
Девиантность вождения	-,072	,056	-,090	-1,298	,196

Заключение

В целом результаты данного исследования свидетельствуют об умеренных показателях девиантности вождения россиян, что можно рассматривать как предпосылку снижения смертности на дорогах на фоне интенсивного развития инфраструктуры, строительства новых качественных дорог в России, а также действенности программ повышения безопасности дорожного движения, предусмотренных Транспортной стратегией РФ до 2030 г.³ как части стратегии национальной безопасности.

Тем не менее результаты исследования указали на практику превышения скоростного режима на трассе и нарушения правил дорожного движения на фоне негативного эмоционального фона в отношении других водителей, а также азарта и лихачества у некоторой части россиян.

Проверенный на факторную валидность и надежность Опросник поведения за рулем позволяет выделять три основные стратегии девиантного поведения на дорогах: первая связана с низкой культурой, грамотностью и этикой вождения, вторая провоцируется чувством собственного превосходства, третья — беззаботностью и несобранностью.

В ходе анализа значимых различий в проявлениях девиантного вождения было обнаружено влияние таких факторов, как пол, уровень субъективного дохода и степень урбанизации. Агрессивное и провокационно-рискованное поведение чаще демонстрируют мужчины, несобранность — женщины. В поведении на дорогах мужчин, жителей мегаполисов и более крупных городов, а также более состоятельных водителей оказалось больше неприязни, демонстративности и меньше терпимости и вежливости в отношении других водителей.

Кроме того, в ходе корреляционного и регрессионного анализов было установлено, что когнитивная эмпатия оказалась отрицательно связана с девиантностью вождения. Несмотря на то, что эмоциональная эмпатия взаимосвязана с когнитивной эмпатией, она отрицательно коррелирует с важной для безопасности дви-

³ См. <http://static.government.ru/media/files/7enYF2uL5kFZIOOpQhLI0nUT91RjCbeR.pdf> (дата обращения: 12.12.2022).

жения личностной характеристикой «общая осознанность» и различается по фактору пола, доказывая, что женщины с высокими показателями отзеркаливания чужих эмоций находятся в зоне водительского риска.

Потенциал повышения безопасности движения на современных дорогах следует искать в развитии дорожной этики, дисциплины и просоциального поведения в российском автодорожном социуме.

Ограничение настоящего исследования состоит в том, что данные были получены только на российской выборке. В дальнейшем авторы планируют проведение кросс-культурных исследований по теме девиантного автовождения.

Список литературы (References)

Абдульязнов А. Р. Безопасность дорожного движения в системе государственной политики страны // *Власть*. 2018. Т. 26. № 8. С. 130—135. <https://doi.org/10.31171/vlast.v26i8.6057>.

Abdulz'yanov A.R. (2018) Road Safety in the System of the State Policy of the Country. *Power*. Vol. 26. No. 8. P. 130—135. <https://doi.org/10.31171/vlast.v26i8.6057>. (In Russ.)

Белюсова А. И., Гейвандова М. Я. Когнитивная и аффективная эмпатия: апробация опросника на российской выборке // *Вестник Московского государственного областного университета. Серия: Психологические науки*. 2021. № 2. С. 6—20. <https://doi.org/10.18384/2310-7235-2021-2-6-20>.

Belousova A. I., Geyvandova M. Y. (2021) Cognitive and Affective Empathy: Approbation of the Questionnaire on a Russian Sample. *Bulletin of the Moscow State Regional University. Series: Psychology*. No. 2. P. 6—20. <https://doi.org/10.18384/2310-7235-2021-2-6-20>. (In Russ.)

Берлова И. С. Психологические особенности участников дорожного движения как фактор безопасности // *Ученые записки университета им. П. Ф. Лесгафта*. 2010. № 2. С. 32—36. URL: <http://lesgaft-notes.spb.ru/en/node/3126> (дата обращения: 17.12.2022).

Berlova I. S. (2010) Psychological Features of Traffic Participants as the Safety Factor. *Uchenye zapiski universiteta imeni P. F. Lesgafta*. No. 2. P. 32—36. URL: <http://lesgaft-notes.spb.ru/en/node/3126> (accessed: 17.12.2022). (In Russ.)

Борисова С. Е. Провокационное поведение водителей престижных автомобилей в контексте обеспечения безопасности дорожного движения // *Психопедагогика в правоохранительных органах*. 2019. Т. 24. № 1. С. 62—67. <https://doi.org/10.24411/1999-6241-2019-11009>.

Borisova S. E. (2019) Provocative Behavior of Drivers of Prestigious Vehicles Regarding to the Provision of Road Traffic Safety. *Psychopedagogy in Law Enforcement*. Vol. 24. No. 1. P. 62—67. <https://doi.org/10.24411/1999-6241-2019-11009>. (In Russ.)

Копытова С. М. Образование как средство формирования навыков безопасности дорожного движения // *Ученые записки. Электронный научный журнал Курского государственного университета*. 2019. № 4. С. 217—222. URL: <http://scientific-notes.ru/magazine/archive/number/153>.

Kopytova S. M. (2019) Education as a Means of Developing Road Safety Skills. *Scientific Notes. Electronic scientific Journal of Kursk State University*. No. 4. P. 217—222. URL: <http://scientific-notes.ru/magazine/archive/number/153>. (In Russ.)

Котик М. А. Беседы психолога о безопасности дорожного движения. М.: Транспорт, 1987.

Kotik M. A. (1987) Conversations of a Psychologist About Road Safety. Moscow: Transport. (In Russ.)

Лобанова Ю. И. Стиль вождения: определяющие факторы, характеристики, направления оптимизации // Российский гуманитарный журнал. 2015. Том 4. № 1. С. 76—84. <https://doi.org/10.15643/libartrus-2015.1.10>.

Lobanova Yu. I. (2015) Driving Style: Determining Factors, Characteristics, Optimization Directions. *Liberal Arts in Russia*. Vol. 4. No. 1. P. 76—84. <https://doi.org/10.15643/libartrus-2015.1.10>. (In Russ.)

Лобанова Ю. И. О возможностях прогноза аварийности водителей // Вестник ЮУрГУ. Серия «Психология». 2017. Т. 10. № 1. С. 74—87. <https://doi.org/10.14529/psy170108>.

Lobanova Yu. I. (2017) About the possibilities of Forecasting Driver's Accident. *Bulletin of South Ural State University. Series "Psychology"*. Vol. 10. No. 1. P. 74—87. <https://doi.org/10.14529/psy170108>. (In Russ.)

Окатова М. А. Апробация русскоязычной версии опросника когнитивной и аффективной эмпатии // Психология. Журнал Высшей школы экономики. 2021. Т. 18. № 4. С. 685—699. URL: <https://psy-journal.hse.ru/en/2021-18-4/545237214.html> (дата обращения: 18.12.2022).

Okatova M. A. (2021) Approbation of the Russian Version of the Questionnaire of Cognitive and Affective Empathy. *Psychology. Journal of the Higher School of Economics*. Vol. 18. No. 4. P. 685—699. URL: <https://psy-journal.hse.ru/en/2021-18-4/545237214.html> (accessed: 18.12.2022). (In Russ.)

Толочко Е. И. Культура безопасного поведения на дорогах как многоаспектная социально-педагогическая проблема // Человек и образование. 2015. № 1. С. 173—179. URL: https://adm.jes.su/images/companies/64/2015-1_173-179.pdf (дата обращения: 18.12.2022)/

Tolochko E. I. (2015) The Culture of Safe Behavior on the Roads as a Multidimensional Socio-Pedagogical Problem. *Man and Education*. № 1. P. 173—179. URL: https://adm.jes.su/images/companies/64/2015-1_173-179.pdf (accessed: 18.12.2022). (In Russ.)

Юмартова Н. М., Гришина Н. В. Осознанность (mindfulness): психологические характеристики и адаптация инструментов измерения // Психологический журнал. 2016. Т. 37. № 4. С. 105—115.

Yumartova N. M., Grishina N. V. (2016) Mindfulness: Psychological Features and Adaptation of Questionnaires. *Psychological Journal*. Vol. 37. No. 4. P. 105—115. (In Russ.)

Юрпалова Д. Н. Криминологическая характеристика личности женщины, совершившей дорожно-транспортное преступление // Теория и практика общественно-

го развития. 2013. № 5. С. 355—358. URL: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2013/5/yurisprudentsiya/yurpalova.pdf (дата обращения: 18.12.2022).
Yurpalova D. N. (2013) Criminological Description of the Personality of a Woman Committed a Road Traffic Crime. *Theory and Practice of Social Development*. No. 5. P. 355—358. URL: http://teoria-practica.ru/rus/files/arhiv_zhurnala/2013/5/yurisprudentsiya/yurpalova.pdf (accessed: 18.12.2022). (In Russ.)

Al Reesi H., Freeman J., Davey J., Al Adawi S., Al Maniri A. (2018) Measuring Risky Driving Behaviours Among Young Drivers: Development of a Scale for the Oman Setting. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*. Vol. 55. P. 78—89. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.02.030>.

Albentosa J., Stephens A. N., Sullman M. J. (2018) Driver Anger in France: The Relationships Between Sex, Gender Roles, Trait and State Driving Anger and Appraisals Made While Driving. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behavior*. Vol. 52. P. 127—137. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2017.11.019>.

Bachoo S., Bhagwanjee A., Govender K. (2013) The Influence of Anger, Impulsivity, Sensation Seeking and Driver Attitudes on Risky Driving Behaviour Among Post-graduate University Students in Durban, South Africa. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 55. P. 67—76. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2013.02.021>.

Baran P., Zieliński P., Dziuda L. (2021) Personality and Temperament Traits as Predictors of Conscious Risky Car Driving. *Safety Science*. Vol. 142. P. 105361. <https://doi.org/10.1016/j.ssci.2021.105361>.

Blanchard E. B., Hickling E. J. (2004) *After the Crash: Psychological Assessment and Treatment of Survivors of Motor Vehicle Accidents*. Washington, DC: American Psychological Association. <https://doi.org/10.1037/10676-000>.

Clapp J. D., Baker A. S., Litwack S. D., Sloan D. M., Beck J. G. (2014) Properties of the Driving Behavior Survey Among Individuals with Motor Vehicle Accident-Related Post-traumatic Stress Disorder. *Journal of Anxiety Disorders*. Vol. 28. No. 1. P. 1—7. <https://doi.org/10.1016/j.janxdis.2013.10.008>.

Constantinou E., Panayiotou G., Konstantinou N., Loutsiou-Ladd A., Kapardis A. (2011) Risky and Aggressive Driving in Young Adults: Personality Matters. *Accident Analysis Prevention*. Vol. 43. No. 4. P. 1323—1331. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.02.002>.

Endriulaitiene A., Šeibokaite L., Zardeckaite-Matulaitiene K., Markšaityte R., Slavinskiene J. (2018) Attitudes Towards Risky Driving and Dark Triad Personality Traits in a Group of Learner Drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 56. P. 362—370. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.05.017>.

Dahlen E. R., Edwards, B. D., Tubré, T., Zyphur, M. J., Warren, C. R. (2012) Taking a Look Behind the Wheel: An Investigation into the Personality Predictors of Aggressive Driving. *Accident Analysis and Prevention*. Vol. 45. P. 1—9. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2011.11.012>.

Fernandes R., Hatfield J., Job R. S. (2010) A Systematic Investigation of the Differential Predictors for Speeding, Drink-Driving, Driving While Fatigued, and Not Wearing a Seat

Belt, Among Young Drivers. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 13. No. 3. P. 179—196. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2010.04.007>.

Fischer C., Heider J., Schröder A., Taylor J. E. (2020) “Help! I’m Afraid of Driving!” Review of Driving Fear and Its Treatment. *Cognitive Therapy and Research*. Vol. 44. No. 2. P. 420—444. <https://doi.org/10.1007/s10608-019-10054-7>.

Knapper A. S., Hagenzieker M. P., Brookhuis K. A. (2015) Do In-Car Devices Affect Experienced Users’ Driving Performance? *IATSS Research*. Vol. 39. No. 1. P. 72—78. <https://doi.org/10.1016/j.iatssr.2014.10.002>.

Lin Yu-Sh. (2009) Modeling Aggressive Driving: Assessing Low Self-Control Theory with the General Aggression Model. A Dissertation Submitted in Partial Fulfillment of the Requirements for the Degree of Doctor of Philosophy. Program in Criminal Justice. Washington, D.C.: Washington State University.

Lockwood P. L., Seara-Cardoso A., Viding E. (2014) Emotion Regulation Moderates the Association Between Empathy and Prosocial Behavior. *PLoS ONE*. Vol. 9. No. 5. P. e96555. <https://doi.org/10.1371/journal.pone.0096555>.

Maier C., Mattke J., Pflügner K., Weitzel T. (2020) Smartphone Use While Driving: A Fuzzy-Set Qualitative Comparative Analysis of Personality Profiles Influencing Frequent High-Risk Smartphone Use While Driving in Germany. *International Journal of Information Management*. Vol. 55. P. 102207. <https://doi.org/10.1016/j.ijinfomgt.2020.102207>.

Micó M. T.B., Alba A. L., Rivera T. B., Gracia A. M.F., Galán Ó. M.M., Pastor L. C.D., Jiménez F. R., Montanés M. C. (2018) Car Following: Comparing Distance-Oriented vs. Inertia-Oriented Driving Techniques. *Transport Policy*. Vol. 67. P. 13—22. <https://doi.org/10.1016/j.tranpol.2017.05.008>.

Rolison J. J., Regev S., Moutari S., Feeney A. (2018) What Are the Factors That Contribute to Road Accidents? An Assessment of Law Enforcement Views, Ordinary Drivers’ Opinions, and Road Accident Records. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 115. P. 11—24. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2018.02.025>.

Rosli N. S., Yunus J. M., Hanan S. A. (2017) Testing the Driving Behavior Questionnaire (DBQ) on Malaysian Drivers. The Proceeding of the 12th Malaysian Universities Transport Research Forum Conference (MUTRFC 2017). Shah Alam, Selangor: Universiti Teknologi Mara.

Sârbescu P. Maricutoiu L. (2019) Are You a «Bad Driver» All the Time? Insights From a Weekly Diary Study on Personality and Dangerous Driving Behaviour. *Journal of Research in Personality*. Vol. 80. P. 30—37. <https://doi.org/10.1016/j.jrp.2019.04.003>.

Sheller M., Urry J. (2000) The City and the Car. *International Journal of Urban and Regional Research*. Vol. 24. No. 4. P. 737—757.

Tao D., Zhang R., Qu X. (2017) The Role of Personality Traits and Driving Experience in Self-Reported Risky Driving Behaviors and Accident Risk Among Chinese Drivers.

Accident Analysis & Prevention. Vol. 99. P. 228—235. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2016.12.009>.

Taylor J. E. (2018) The Extent and Characteristics of Driving Anxiety. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. Vol. 58. P. 70—79. <https://doi.org/10.1016/j.trf.2018.05.031>.

Tseng C. M. (2013) Operating Styles, Working Time and Daily Driving Distance in Relation to a Taxi Driver's Speeding Offenses in Taiwan. *Accident Analysis & Prevention*. Vol. 52. P. 1—8. <https://doi.org/10.1016/j.aap.2012.11.020>.