

УДК 159.9

## ПРЕДИКТОРЫ ГОТОВНОСТИ К ОПАСНОМУ ВОЖДЕНИЮ\*

***Коваленко Ксения Евгеньевна***

*Кандидат юридических наук, доцент*

*Алтайский государственный университет, Барнаул, Россия*

*email: kovalenko1288@mail.ru*

***Губарева Анна Викторовна***

*Кандидат юридических наук, доцент*

*Уральский государственный юридический университет, Екатеринбург,  
Россия*

*email: ashipova@mail.ru*

***Кузьмина Анна Сергеевна***

*Кандидат психологических наук, старший преподаватель*

*Алтайский государственный университет, Барнаул, Россия*

*e-mail: annakuz87@yandex.ru*

**Аннотация.** В статье представлены результаты оценки предикторов опасного вождения. Выделены внешние и внутренние факторы, определяющие готовность к опасному вождению. Доказано влияние правосознания субъекта дорожного движения на устойчивость к опасному вождению.

**Ключевые слова:** опасное вождение, риск, правосознание, личность, субъект

## PREDICTORS READINESS FOR DANGEROUS DRIVING

***Kovalenko Kseniya Evgenievna***

*PhD. (law), Associate Professor*

*Altai State University, Barnaul, Russia*

*email: kovalenko1288@mail.ru*

***Gubareva Anna Viktorovna***

*PhD. (law), Associate Professor*

*Ural State Law University, Ekaterinburg, Russia*

*email: ashipova@mail.ru*

***Kuzmina Anna Sergeevna***

*PhD in psychology,*

*Associate Professor of  
Altai State University, Barnaul, Russia  
e-mail: annakuz87@yandex.ru*

**Abstract.** The article presents the results of the evaluation of predictors of dangerous driving. The external and internal factors that determine readiness for dangerous driving are identified. The influence of the legal consciousness of the subject of traffic on resistance to dangerous driving has been proved.

**Key words:** dangerous driving, risk, sense of justice, personality, subject

***Исследование выполнено при поддержке гранта Президента Российской Федерации для государственной поддержки молодых российских ученых МК-5088.2018.6.***

Изучение внешних и внутренних предикторов опасного вождения обусловлено запросом общества, поскольку российские показатели смертности населения в дорожно-транспортных происшествиях находятся на крайне высоком уровне. По данным статистики Госавтоинспекции, за период с января по май 2019 года в Алтайском крае произошло 904 дорожно-транспортных происшествия, ранено 1157 человек, погибло 94 человека.

Проведение комплексных междисциплинарных исследований в области опасного вождения позволит повысить правовое сознание субъектов дорожного движения, что считаем важным для снижения количества дорожно-транспортных происшествий.

Вопросы оценки предикторов опасного вождения на сегодня проработаны недостаточно, имеющиеся исследования выделяют внешние и внутренние факторы, но отсутствует единый системный подход к пониманию взаимосвязи внешних и внутренних факторов, определяющих готовность к опасному вождению [3].

Так, среди внешних факторов, определяющих риски воспроизводства опасного вождения, выделяют качество дорожного покрытия, выбоины,

градиент, изгибы, освещенность дорог, погодные условия (плохая видимость, метель, гроза, ураганы, ветер и т. д.), время суток, в которое водитель управляет транспортным средством, отвлекающие факторы (например, громкая музыка, активное взаимодействие между водителем и пассажирами, использование мобильного телефона, отвлекающие внешние события и т.д.) (В.Г. Булыгина, А.А. Дубинский, С.В. Шпорт, Д.С. Калинин) [6].

Однако, как показывает ряд исследований, наиболее значимыми условиями при воспроизводстве опасного вождения являются стилевые характеристики управления транспортным средством, мотивационные факторы, особенности самосознания и правового сознания участников дорожного движения [5, 7, 8].

Ю.И. Лобанова выделяет ряд характеристик, определяющих мотивационную направленность водителя, такие как дисциплинированность, уверенность при парковке, планирование поведения на дорогах [1].

C.S. Dula и E.S. Geller выделяет следующие параметры потенциально опасного поведения водителя при управлении транспортным средством: умышленное проявление агрессии и жестикуляция, снижение контроля за протеканием когнитивных функций и эмоций, склонность к риску (например, превышение скорости, проезд на красный свет, частое перестроение из ряда в ряд, отвлечение внимания, вождение в состоянии алкогольного опьянения) [4].

К.Е. Коваленко, Н.Е. Коваленко в своих работах подчеркивают, что готовность к опасному вождению зависит не столько от индивидуальных особенностей, сколько от отношения субъектов дорожного движения к нормам права и уровня развития их правосознания. Именно правосознание водителя детерминирует реализацию норм права и дает возможность осуществления тех или иных внутренних факторов, обеспечивающих готовность или устойчивость к реализации опасного вождения на дороге [3].

А.И. Кабалеvская, А.И. Донцов, подчеркивая сложность всех видов взаимодействия в таких системах, как дорожное движение и поведение участников дорожного движения, предлагают рассматривать «саму водительскую деятельность как социально детерминированную, возможную и существующую только через призму процессов социальной перцепции, атрибуции и конструирования образа дорожной ситуации в процессе взаимодействия участников дорожного движения» [2].

### **Эмпирическая база исследования**

В исследовании приняли участие жители города Барнаула, которые прошли процедуру анонимного опроса через заполнение Google-форм. Выборка включала в себя мужчин (208) и женщин (251), имеющих различный стаж вождения от 1 года до 15 лет и управляющих автомобилем в сутки от 1 до 8 часов.

### **Методы исследования**

Для изучения развития правосознания испытуемым предлагалось оценить свое отношение по шкале от 1 до 5 (1 – полное несогласие, 5 – полное согласие с утверждением) к следующему утверждению «Соблюдение закона обязательно для всех». Кроме того, участники опроса оценивали свои знания в области правил дорожного движения, качество дорожного покрытия, указывали возраст, образование, опыт управления транспортным средством, время управления транспортным средством в течение суток, количество штрафов в год за нарушение правил дорожного движения. Дополнительными переменными являлись пол, возраст, наличие хронических заболеваний.

Методы математической обработки данных: регрессионный анализ, Т-критерий Стьюдента. Обработка проводилась при помощи статистического пакета SPSS 23.0.

### Результаты исследования

В качестве зависимой переменной, определяющей готовность к опасному вождению, была выбрана переменная «Количество штрафов в год за нарушение правил дорожного движения».

Применение Т-критерия Стьюдента показало, что мужчины значимо имеют большее количество штрафов за нарушение правил дорожного движения ( $p=0,05$ ) (ср. значение<sub>м</sub> =3,86; ср. значение<sub>ж</sub> =1,2).

Значимых различий в количестве штрафов за год за нарушение правил дорожного движения у водителей с разным уровнем образования, наличием и отсутствием хронических заболеваний не выявлено.

Дополнительно, при помощи регрессионного анализа, было выявлено, как на количество штрафов в год за нарушение правил дорожного движения влияет уровень развития правосознания, знания в области правил дорожного движения, качество дорожного покрытия в городе, опыт вождения, количество времени управления транспортным средством в течение суток.

Чем выше уровень развития самосознания, тем меньше штрафов участники дорожного движения получают за нарушение правил дорожного движения ( $R^2=0,236$ ,  $p = 0,02$ ,  $\beta=- 0,23$ ).

Чем больше времени участник дорожного движения управляет транспортным средством в течение суток, тем больше вероятность штрафов за нарушение правил дорожного движения ( $R^2=0,236$ ,  $p = 0,02$ ,  $\beta=-0,23$ ).

Достоверных результатов о влиянии качества дорожного покрытия в городе, опыта вождения, знания правил дорожного движения на готовность к нарушению правил дорожного движения не выявлено.

Таким образом, гипотеза о значимости такого внутреннего фактора, как правосознание субъекта дорожного движения, подтверждена в процессе проведенного исследования.

Правосознание водителя детерминирует реализацию норм права и дает возможность осуществления тех или иных внутренних факторов, обеспечивающих готовность или устойчивость к реализации опасного вождения на дороге.

#### Список литературы:

1. Булыгина В.Г., Дубинский А.А., Шпорт С.В., Калинин Д.С. Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований). Психология и право. 2016. Том 6. № 2. С. 72–92.
2. Кабалевская А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4 (июль-август). С. 69–87.
3. Коваленко К.Е. Учение И.А. Ильина о правосознании. Барнаул, 2014. 88 с.
4. Dula C.S., Geller E.S. Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research // Journal of Safety Research. 2003. Vol. 34. P. 559–566.
5. Engum E.S., Cron L., Hulse C.K., Pendergrass T.M., Lambert W. Cognitive behavioral driver's inventory // Journal of Cognitive Rehabilitation. 1988. Vol. 65. P. 34–50.
6. Gouvier W.D., Maxfield M.W., Schweitzer J.R., Horton C.R. Shipp M., Neilson K., Hale P. Psychometric prediction of driving performance among the disabled // Archives of Physical Medicine and Rehabilitation. 1989. Vol. 70. P. 745–750.
7. Hopewell C.A. Driving assessment issues for practicing clinicians // The Journal of Head Trauma Rehabilitation. 2002. Vol. 17 (1). P. 48–59.
8. Milosevic S. Drivers' fatigue studies // Ergonomics. 1997. Vol. 40 (3). P. 381–389.
9. Odenheimer G.L., Beaudet M., Jette A.M., Albert M.S., Grande L., Minaker K.L. Performancebased driving evaluation of the elderly driver: safety, reliability, and validity // Journal of Gerontology. 1994. Vol. 49 (4). P. 153–159.

#### References:

1. Bulygina V.G., Dubinskij A.A., Shport S.V., Kalinkin D.S. Psihologija vysokoriskovogo vozhdenija (obzor zarubezhnyh issledovanij). Psihologija i pravo. 2016. T. 6. № 2. S. 72–92.
2. Kabalevskaja A. I., Doncov A. I. Osobennosti gendernogo povedenija voditelej//Voprosy psihologii. 2013. № 4 (ijul'-avgust). S. 69–87.
3. Kovalenko K.E. Uchenie I.A. Il'ina o pravosoznanii. Barnaul, 2014. 88 s.
4. Dula C.S., Geller E.S. Risky, aggressive, or emotional driving: Addressing the need for consistent communication in research // Journal of Safety Research. 2003. Vol. 34. P. 559–566.
5. Engum E.S., Cron L., Hulse C.K., Pendergrass T.M., Lambert W. Cognitive behavioral driver's inventory // Journal of Cognitive Rehabilitation. 1988. Vol. 65. P. 34–50.
6. Gouvier W.D., Maxfield M.W., Schweitzer J.R., Horton C.R. Shipp M., Neilson K., Hale P. Psychometric prediction of driving performance among the disabled // Archives of Physical Medicine and Rehabilitation. 1989. Vol. 70. P. 745–750.
7. Hopewell C.A. Driving assessment issues for practicing clinicians // The Journal of Head Trauma Rehabilitation. 2002. Vol. 17 (1). P. 48–59.
8. Milosevic S. Drivers' fatigue studies // Ergonomics. 1997. Vol. 40 (3). P. 381–389.
9. Odenheimer G.L., Beaudet M., Jette A.M., Albert M.S., Grande L., Minaker K.L. Performancebased driving evaluation of the elderly driver: safety, reliability, and validity // Journal of Gerontology. 1994. Vol. 49 (4). P. 153–159.