

**К ПРОБЛЕМЕ АГРЕССИВНОГО ПОВЕДЕНИЯ ВОДИТЕЛЕЙ  
В РАВНОВЕСНЫХ И НЕРАВНОВЕСНЫХ ПСИХИЧЕСКИХ СОСТОЯНИЯХ  
TO THE PROBLEM OF AGGRESSIVE BEHAVIOR OF DRIVERS IN EQUILIBRIUM  
AND NONEQUILIBRIUM MENTAL STATES**

Четверикова А.И., Ермолаев В.В.  
Chetverikova A.I., Ermolaev V.V.

**Аннотация.** В статье представлены результаты эмпирического исследования агрессивного поведения водителей. Гипотеза исследования: водители, находящиеся в равновесных психических состояниях чаще других прибегают к методам саморегуляции, а водители, пребывающие в неравновесных психических состояниях, чаще других используют транспортное средство как инструмент для выражения своей агрессии. В качестве диагностического инструментария применялись бланковые и экспертные методы. На основании полученных результатов делается вывод о том, что водители, находящиеся в неравновесных психических состояниях чаще других используют транспортное средство для выражения своей агрессии.

**Ключевые слова:** психические состояния, неравновесные состояния, водители, агрессивное поведение, саморегуляция.

**Abstract.** The article presents the results of an empirical study of driver aggressive behavior. Research hypothesis: drivers who are in equilibrium mental states more often than others resort to methods of self-regulation, and drivers who are in nonequilibrium mental states more often than others use a vehicle as a tool to express their aggression. As diagnostic tools, there were used blank and expert methods. Based on the results obtained, it is concluded that drivers who are in disequilibrium mental states more often than others use a vehicle to express their aggression.

**Keywords:** mental states, nonequilibrium states, drivers, aggressive behavior, self-regulation.

Согласно статистике дорожно-транспортных происшествий в России за 2018 и 2019 годы, очевидна тенденция к снижению. Вместе с этим, по-прежнему наибольшее число аварий происходит по причине «человеческого фактора» [7]. Как известно, Постановлением Правительства РФ от 30.05.2016 № 477 «О внесении изменения в Правила дорожного движения Российской Федерации» был дополнен пункт 2.7 новым для российских водителей понятием «опасное вождение». После этого в средствах массовой информации все чаще стали обсуждать тему агрессивного поведения водителей и его причины. В качестве детерминант подобного управления транспортным средством принято указывать различные стресс-факторы. Однако такое трактование проблемы отчасти снимает ответственность с водителя, с одной стороны, и препятствует поиску эффективного пути решения проблемы агрессивного поведения при управлении транспортным средством, с другой стороны.

По нашему мнению, в корне проблемы находятся неравновесные психического состояния, побуждающие определённую часть водителей прибегать к агрессивному поведению в обыденных ситуациях управления транспортным средством [6]. Мы предположили, что водители, находящиеся в равновесных психических состояниях чаще других прибегают к методам саморегуляции, а водители, пребывающие в неравновесных психических состояниях, чаще других используют транспортное средство как инструмент для выражения своей агрес-

сии. С целью уточнения этой гипотезы мы провели исследование агрессивного поведения водителей, находящихся в равновесных и неравновесных психических состояниях.

В исследовании приняли участие 60 мужчин с общим водительским стажем от пяти до сорока лет в возрасте от 24 до 65 лет. В качестве объекта исследования выступало агрессивное поведение водителей, в качестве предмета – агрессивное поведение водителей в равновесных и неравновесных психических состояниях.

Для проверки выдвинутой гипотезы мы применяли следующий диагностический инструментарий:

1. Методика Л.В. Куликова для определения доминирующего состояния [3].
2. «Hand-test», разработанный Э. Вагнером для измерения агрессивности (слабо осознаваемых проявлений агрессии) [2].
3. Опросник измерения внешнего выражения эмоции гнева у водителей «Driving Anger Expression Inventory». Разработчики: Дж.Л. Деффенбахер, Р.С. Линч (J.L. Deffenbacher, R.S. Lynch) [8].

На первом этапе исследования мы разделили водителей на две группы в зависимости от доминантного психического состояния (равновесного и неравновесного). Для этого экспертным методом были отобраны видеоролики различного эмоционального содержания, которые предъявлялись водителям, после чего проводилась оценка их доминирующего состояния на основе наличия или отсутствия эмоционального отклика. Затем, с целью уточнения, предъявлялась методика определения доминирующего состояния Л.В. Куликова.

На втором этапе исследования предъявлялись «Hand-test» и опросник «Driving Anger Expression Inventory». Статистический анализ полученных эмпирических данных проводился при помощи непараметрического критерия Манна-Уитни на базе программы SPSS Statistics 22.

Статистический анализ полученных эмпирических данных по методике «Hand-test» различий в склонности к открытому агрессивному поведению водителей с доминирующими равновесными и водителей с доминирующими неравновесными психическими состояниями не выявил ( $z = 0,92$ ;  $p = 0,01$ ). Следовательно, водители обеих групп в равной степени не склонны к открытому агрессивному поведению.

Статистический анализ полученных эмпирических данных по методике «Driving Anger Expression Inventory» показал наличие статистически значимых различий в показателях вербальной ( $z = 2,96$ ;  $p = 0,01$ ) и инструментальной агрессии ( $z = 3,02$ ;  $p = 0,01$ ). Полученные данные свидетельствуют о том, что как правило, в большей степени способны сохранять самообладание при воздействии различных стресс-факторов. Мы полагаем, что водители, находящиеся в равновесных психических состояниях не прибегают к методам саморегуляции чаще других в связи с тем, что им это не требуется, так как они сохраняют доминирующее равновесное состояние независимо от внешней ситуации. В то же время водители группы с доминирующими неравновесными состояниями склонны чаще как лично выражать свои эмоциональные реакции и демонстрировать недовольство другими водителями путем предъявления различных жестов, оскорбительных высказываний и криков, так и чаще использовать автомобиль для выражения своей агрессии (мигание фарами, резкое торможение, опасное маневрирование).

Таким образом, наша гипотеза получила частичное подтверждение – водители, находящиеся в неравновесных психических состояниях чаще других используют транспортное средство для выражения своей агрессии.

По нашему мнению, вопрос снижения веса «человеческого фактора» в статистике аварийности на российских дорогах следует решать через введение обязательной для любого

профессиональной компетенции – «саморегуляции психического состояния». В неравновесном психическом состоянии у водителя трансформируются некоторые психические процессы, что резко повышает риски аварийности [1]. Водитель, не управляя своим состоянием, находится под властью эмоций, склонен к экстернальному локусу контроля и подвержен воздействию извне [4]. Согласно концепции А.О. Прохорова «смыслы, придаваемые объектам внешнего мира, зависят от психического состояния» [5, с. 185]. Поэтому водитель управляющий транспортным средством и находящийся в неравновесном психическом состоянии, как правило, уже сам по себе является источником опасности, так как склонен приписывать искаженные смыслы действиям других водителей и социально опасно реагировать на них. Полагаем, что для снижения агрессивного поведения при управлении транспортным средством и веса «человеческого фактора» в статистике аварийности необходимо ещё на этапе обучения в автошколах обучать водителей умению отслеживать, контролировать и управлять своим психическим состоянием.

#### Литература

1. Воронцова Ю. Инструментальное исследование внимания в неравновесных психических состояниях (на материале профессиональных водителей) // Ученые записки Крымского федерального университета В.И. Вернадского. Социология. Педагогика. Психология. – 2019. – Том 5 (71). – № 3. – С. 84–93.
2. Диагностика агрессивности: Тест руки Вагнера / сост. Т.В. Сенько. – Минск, 1996. – 41 с.
3. Диагностика здоровья. Психологический практикум / под ред. Г.С. Никифорова. – СПб.: Речь, 2011. – 950 с.
4. Ермолаев В.В., Макушина О.П., Четверикова А.И. Социально-психологические детерминанты проявления агрессии водителями пассажирского транспорта на российских дорогах // Социальная психология и общество. – М., 2013. – № 2. – С. 108–118.
5. Психология состояний: учеб. пособие / под. ред. А.О. Прохорова. – М.: Изд-во «Когито-Центр», 2011. – 624 с.
6. Четверикова А.И., Ермолаев В.В., Воронцова Ю., Бутовская Е.В. Связь агрессивного поведения и неравновесных психических состояний у водителей автотранспорта // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2019. – Т. 21. – № 4. – С. 1030–1038.
7. Статистика дорожно-транспортных нарушений в России за текущий год // На дороге.ру. – 2020. – URL: <https://nadoroge.guru/dtp/obschee/statistika-avariy-v-rf> (дата обращения: 29.01.2020).
8. Deffenbacher J.L., Lynch R.S., Oetting E.R., Swaim R.C. The Driving Anger Expression Inventory: A measure of how people express their anger on the road // Behaviour Research and Therapy. – 2002. – № 40. – Pp. 717–737.

Авторы: **Четверикова Алена Ивановна**, г. Москва, АО «Мособлэнерго», главный специалист, [alenachetverikova@yandex.ru](mailto:alenachetverikova@yandex.ru); **Ермолаев Виктор Владимирович**, г. Москва, Московский педагогический государственный университет, доцент кафедры психологии труда и психологического консультирования, кандидат психол. наук, [evv21@mail.ru](mailto:evv21@mail.ru)