

**ПСИХОЛОГИЧЕСКИЕ ФАКТОРЫ ИНСТРУМЕНТАЛЬНОЙ
АГРЕССИИ У ВОДИТЕЛЕЙ МОСКОВСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО
ПАССАЖИРСКОГО ТРАНСПОРТА**

DOI: 10.25629/НС.2021.04.15

Ермолаев В.В.¹, Четверикова А.И.², Страшнова В.Д.³, Королева Е.А.³, Воронцова Ю.⁴

¹Московский педагогический государственный университет

²АО «Мособлэнерго»

³Учебно-курсовой комбинат ГУП «Мосгортранс»

⁴АО «Нейроком»

Аннотация. В статье представлены теоретический анализ и эмпирические данные о факторах инструментальной агрессии у водителей московского автомобильного пассажирского транспорта. Гипотеза исследования – инструментальная агрессия водителей московского автомобильного пассажирского транспорта детерминирована психологическими факторами, а именно: напряженностью, тревогой, неустойчивостью эмоционального тона, неудовлетворенностью жизнью в целом. В исследовании приняли участие 75 претендентов на должность водителя московского автомобильного пассажирского транспорта. Диагностическим инструментарием выступили следующие методики: «Hand-test» Э. Вагнера, опросник «Dula Dangerous Driving Index», опросник «Driving Anger Expression Inventory», методика определения доминирующего состояния. Результаты: 1) Каждый четвертый (24%) из числа обследованных претендентов на должность водителя московского пассажирского транспорта склонен к открытому агрессивному поведению. 2) Установлена корреляционная связь между пребыванием водителя в неравновесном психическом состоянии и проявлении им инструментальной агрессии при управлении транспортным средством. 3) Установка систем видеофиксации в кабинах московского общественного транспорта для постоянного мониторинга поведения водителей способна провоцировать развитие неравновесных психических состояний за счет увеличения эмоционального напряжения («эффект публичности») и стимулировать проявление инструментальной агрессии при управлении транспортным средством.

Ключевые слова: водители, инструментальная агрессия, психические состояния, пассажирский транспорт, эмоциональное напряжение, эмоциональная саморегуляция, «эффект публичности».

Введение в проблему

Министерство транспорта Российской Федерации инициировало внесение изменений в законодательство о городском пассажирском транспорте для контроля и поддержания состояния работоспособности водителей в рамках национального проекта «Безопасные и качественные автомобильные дороги» [14]. Для Москвы, как одного из наиболее крупных мировых мегаполисов с напряженными транспортными потоками, это решение правительства открывает новые перспективы повышения безопасности дорожного движения. Департамент транспорта Москвы предъявляет к водителям пассажирского транспорта высокие требования, относительно уровня их внимания, работоспособности, помехоустойчивости, эмоционального равновесия и бесконфликтности. С этой целью в московском автомобильном пассажирском транспорте широко применяется система профессионально-психологического отбора водителей и внедряются перспективные разработки контроля функциональных состояний водителей, в том числе камер, фиксирующих опасное вождение с целью оперативной остановки нарушителей [5].

Вместе с тем, не смотря на психологический отбор и постоянный контроль водителей городского пассажирского транспорта, на дорогах мегаполиса продолжает оставаться актуальной проблема аварийности по вине человеческого фактора, в том числе вследствие инструмен-

тальной агрессии водителей. Необходимо признать, что в силу теоретической рассогласованности, понятия агрессивного поведения и инструментальной агрессии водителей при управлении транспортным средством трактуется неоднозначно, что затрудняет как саму практику профессионально-психологического отбора водителей московского пассажирского автомобильного транспорта, так и выделение его психологических детерминант. Указанная проблематика определила цели и содержание проведенного нами исследования.

Краткий обзор исследований (литературы)

Теоретический анализ взглядов концепций, поясняющих сущность феномена инструментальной агрессии, показывает некоторую рассогласованность в трактовке этого понятия.

Так, согласно общепринятому определению, обозначенному в большом психологическом словаре, агрессия является мотивированным деструктивным поведением, а инструментальная агрессия одним из его видов, специфика которого заключается в том, что она является лишь средством достижения какой-либо другой цели [2]. Сходных взглядов придерживались С. Фешбах, Х. Хекхаузен, Р. Бэрн и Д. Ричардсон, и Н.Д. Левитов [8]. По их мнению, специфика инструментальной агрессии проявляется в том, что нанесение ущерба здесь не является самоцелью, но и не избегается. Несколько отличается, но не противоречит вышеописанной, позиция Д.Ф. Коннора, который видит главное отличие инструментальной агрессии в том, что она направлена на ожидаемое вознаграждение, хорошо организована и структурирована [10].

С другой стороны, А. Бандура в своих рассуждениях пришел к выводу, что любая агрессия – инструментальная [8], а выделяемые признаки агрессии, как инструментальной, должны быть специфическими.

На этот счет необходимо отметить мнение С.Г. Пилецкого о том, что для жертв агрессии отсылка на ее инструментальный характер ничего не меняет [11]. То есть, независимо от цели субъекта инструментальной агрессии, результатом ее является какой-либо ущерб.

По нашему мнению, трактовка феномена инструментальной агрессии как средства достижения какой-либо иной цели, вносит определенную путаницу в понимание самого феномена и выделение специфических отличий данного вида агрессии.

Во-первых, любая агрессия сама по себе имеет своей целью завладение каким-либо ресурсом, что в свою очередь, влечет нанесение ущерба лицам, заинтересованным тем или иным образом в этом ресурсе.

Во-вторых, выделение физической агрессии как использование физической силы против кого или чего-либо, а вербальной агрессии как выражение негативных чувств через форму и содержание вербальных реакций, наводит на мысль, что инструментальную агрессию следует рассматривать как использование каких-либо инструментов против кого или чего-либо, или с целью выражения своих негативных чувств.

В-третьих, в условиях современных реалий все более расширяются возможности применения каких-либо инструментов с целью нанесения физического или психологического вреда другому человеку или группе лиц, с минимальным риском для себя, например, с помощью интернета (социальных сетей, средств массовой информации) [2, 15], автомобиля и других технических средств.

Вместе с этим, принятая в науке трактовка феномена инструментальной агрессии затрудняет выделение факторов инструментальной агрессии водителей. С одной стороны, она может рассматриваться как средство достижения какой-либо иной цели, например, быстро доехать в пункт назначения, создавая помехи другим участникам дорожного движения. С другой стороны, данная трактовка не включает в себя ситуации умышленного создания помех с помощью своего транспортного средства, например, опасное маневрирование («подрезание») в отместку за субъективно негативно оцениваемое действие другого водителя.

Психологию агрессивной поведенческой реакции водителя Д. Шинар объясняет исходя из современного понимания изучаемого феномена, которое он расширяет при формулировке ин-

струментальной агрессии. По его мнению, инструментальная агрессия представляет собой поведение, направленное на то, чтобы помочь агрессору достичь своей цели или преодолеть источник разочарования. Таким образом, инструментальная агрессия позволяет «расстроеному» водителю ехать быстрее за счет нарушения прав других участников дорожного движения (например, при повороте на красный свет) [22]. В этом контексте агрессивное вождение представляет собой синдром фрустрационного поведения, обусловленного окружающей средой водителя. По мнению Д. Шинара такое поведение не должно рассматриваться только как отражение личной агрессивности. Он утверждает, что фокус внимания только на характеристиках агрессивного поведения водителей и соответствующих способах его контроля является недалекновидным. Для преодоления методологической проблемы выявления факторов инструментальной агрессии водителей он предложил многофакторный подход, включающий в себя, кроме специфического агрессивного поведения водителей (сигналы, движение на красный свет и т.п.), культурные нормы, необходимость затрат дополнительного времени на поездку в связи с плотностью транспортного потока и пробками [22].

Объяснение психологического феномена инструментальной агрессии Д. Шинара было дополнено подтверждением гипотезы временного давления в исследованиях С. Обрейн. По данным исследования ситуация опоздания на встречу оказывает значительное влияние на развитие инструментальной агрессии, которая проявляется в возникновении реакции гнева по отношению к водителю медленно двигающегося впереди автомобиля и предпринимаемые ответные действия [21].

Данные других исследований так же указывают, что субъективное ощущение полного контроля над ситуацией может провоцировать инструментальную агрессию водителя. Об этом пишет Л. Берковиц, дополняя, что гнев с большей вероятностью возникает тогда, когда причина блокировки цели приписывается другому человеку [18]. Согласно исследованиям А.Н. Стивенса и Дж. А. Грегера, водители с повышенной самооценкой своих навыков и субъективным ощущением полного контроля над ситуацией, могут с большей вероятностью рассматривать препятствия как результат действий другого водителя и видеть проблему («недостаток») в навыках вождения другого человека. При этом возникающая необоснованная злость и приписывание вины другому водителю является характерной реакцией, усиливаемой в ситуации, когда «виновный» водитель воспринимается как обладающий меньшим статусом [24]. А.Н. Стивенс с коллегами пришли к выводу, что агрессивное поведение за рулем, включающее враждебное агрессивное поведение (например, враждебные жесты или замедление, когда его преследуют) и более экстремальную агрессию (выход из машины с целью проявления вербальной и физической агрессии), может быть обусловлено чертами характера и иллюзорным убеждением в контроле над ситуацией. Вместе с тем, исследователи отмечают, что не все водители, испытывающие гнев, станут проявлять агрессивное поведение, и не все водители, проявляющие агрессивное поведение, испытывают гнев. Таким образом, определение того, как когнитивные предубеждения могут влиять на поведение водителя, особенно в ситуациях, когда возбуждение, вероятно, влияет на ситуационную оценку, является важным шагом в определении психологических факторов инструментальной агрессии и снижения этих опасных форм поведения за рулем [23].

Указанное противоречие фокусирует внимание на проблеме осознанности поведения водителей при управлении транспортным средством, которое может рассматриваться как инструментальная агрессия, причины и рост которой в науке в настоящее время объяснены недостаточно. К примеру, «тест на идиотизм», применяемый в Германии, является достаточно жесткой технологией сдерживания осознанного нарушения (инструментальной агрессии) норм и правил дорожного движения, тем не менее, кардинального изменения ситуации не дает [7].

Учитывая специфику ситуации с аварийностью на российских дорогах, в целях ее снижения, наиболее перспективным взглядом на определение психологических детерминант инструментальной агрессии нам представляется подход Д. Шинара. При этом мы согласны с мнением С. Ениколопова о том, что «восприятие мира как враждебного заставляет человека все время быть наготове, настраивают его на мгновенный отпор любому, кто, как ему кажется, покуша-

ется не его свободу, суверенность или даже бытовой комфорт [9]. В этой связи вызывает интерес механизм канализации фрустрации А.В. Юревича заключающийся в психологическом феномене поиска «козла отпущения» (scapegoating): возложении вины за свои жизненные неудачи на представителей других социальных групп по принципу «Мы против них, потому что они – причина наших проблем» [17].

Раскрытие психологических факторов инструментальной агрессии водителей пока не нашло должного отражения в исследованиях отечественных ученых, не смотря на их растущую актуальность в современной ситуации с количеством аварий на российских дорогах. Таким образом, целью нашего исследования стало выявление психологических факторов инструментальной агрессии у водителей.

Организация и методы исследования

В исследовании приняли участие 75 претендентов на должность водителя московского пассажирского транспорта от 21 до 59 лет со стажем вождения от 3 до 40 лет и средним пробегом в год от 1 500 км до 150 000 км.

Объект – инструментальная агрессия. Предмет – психологические факторы инструментальной агрессии водителей московского пассажирского транспорта.

Гипотеза

– инструментальная агрессия водителей московского пассажирского транспорта детерминирована психологическими факторами, а именно: напряженностью, тревогой, неустойчивостью эмоционального тона, неудовлетворенностью жизнью в целом.

Диагностическим инструментарием выступили следующие методики:

1. «Hand-test» Э. Вагнера для измерения агрессивности, а именно: слабо осознаваемых проявлений агрессии [3, 16].
2. Опросник К.С. Дула (C.S. Dula) «Dula Dangerous Driving Index» [6, 16, 20].
3. Опросник Дж.Л. Деффенбахер и Р.С. Линч «Driving Anger Expression Inventory» [16, 19].
4. Методика Л.В. Куликова для определения доминирующего состояния [4].

Статистический анализ эмпирических данных проводился с помощью коэффициента корреляции Пирсона в программе SPSS Statistics 22.

Результаты и их обсуждение

В результате качественного анализа данных, полученных с помощью методики «Hand-test» Э. Вагнера, было выявлено отсутствие склонности к открытому агрессивному поведению у большинства претендентов на должность водителя московского пассажирского транспорта. Не склонны к открытому агрессивному поведению – 59%, допускают возможность открытого агрессивного поведения с людьми, которых хорошо знают – 17%. При этом 24% проявили склонность к открытому агрессивному поведению независимо от степени знакомства. Полученные результаты продемонстрированы на диаграмме 1.

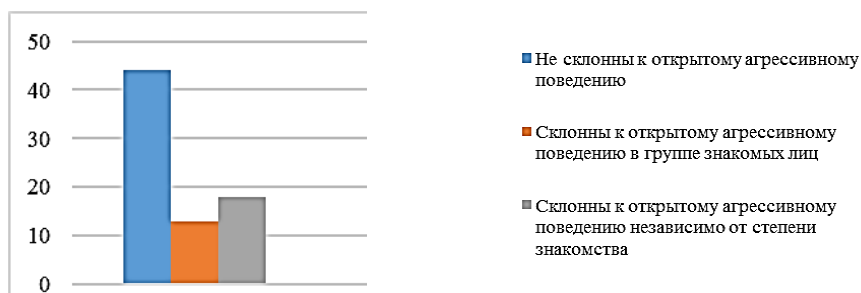


Диаграмма 1 – Склонность к открытому агрессивному поведению претендентов на должность водителя московского пассажирского транспорта

С целью проверки выдвинутой нами гипотезы о факторах, детерминирующих инструментальную агрессию при управлении транспортным средством, нами проводился статистический анализ корреляционных связей эмпирических данных с применением коэффициента корреляции Пирсона. Сырые баллы, полученные с помощью методик «Hand-test», «Dula Dangerous Driving Index», «Driving Anger Expression Inventory» предварительно были переведены в сильную шкалу. Выявленные корреляционные связи представлены в таблице 1.

Таблица 1 – Характер взаимосвязей между склонностью к открытому агрессивному поведению, психическим состоянием водителя и инструментальной агрессией при управлении автомобилем

Наименование методики	Наименование шкалы методики	Показатель связи со шкалой «использование транспортного средства для выражения своей агрессии» опросника «Driving Anger Expression Inventory»
Hand-test	Индекс склонности к открытому агрессивному поведению	0,098
Методика определения доминирующего состояния	Активное – пассивное отношение к жизненной ситуации	-0,016
	Бодрость – уныние	-0,125
	Тонус высокий – низкий	-0,172
	Раскованность – напряженность	-0,303*
	Спокойствие – уныние	-0,450**
	Устойчивость – неустойчивость эмоционального тона	-0,352**
	Удовлетворенность жизнью в целом	-0,377**
Опросник «Dula Dangerous Driving Index»	ПО	-0,328**
	Негативные эмоции	0,360**
	Агрессивное вождение	0,445**
	Рискованное вождение	0,616**

Примечание. * $p < 0,05$, ** $p < 0,01$.

Выявленные обратные корреляционные связи свидетельствуют о том, что водители, прибегающие к инструментальной агрессии при управлении транспортным средством, ощущают эмоциональную напряженность (переживание повышенной значимости осуществляемого поведения), неуверенность в своих силах и возможностях, беспокойство, склонны к частой смене настроения (обладают низкой эмоциональной устойчивостью), не удовлетворены своей жизнью. Таким образом водители, изначально, не отличающиеся склонностью к открытому агрессивному поведению, в ситуациях повышенного эмоционального напряжения испытывают трудности в эмоциональной регуляции. Для снижения своего эмоционального напряжения водители, не владеющие техниками саморегуляции, зачастую используют транспортное средство, неосознанно способствуя созданию эмоционально насыщенных аварийных ситуаций (опасное маневрирование, резкое торможение, создание помех другим участникам дорожного движения). Необходимо отметить, что установка систем видеофиксации в кабине общественного транспорта для постоянного мониторинга поведения водителя объективно усиливает его эмоциональное напряжение, переводя его психическое состояние в перманентно тензионное. Полагаем, что это является дополнительным фактором снижения работоспособности, а также повышения его усталости и агрессивности. Психологическая наука свидетельствует, что длительное нахождение в тензионном состоянии априори провоцирует неосознаваемое агрессивное поведение у человека на основе «эффекта публичности» [13].

Кроме того, при рассмотрении указанной проблематики, заслуживают внимания результаты исследования М.А. Трогало и его коллег, согласно которым поведение водителя связано

со способностью регулировать свои эмоции. Результаты данного исследования продемонстрировали, что наибольшие трудности в регуляции эмоций испытывают водители с тревожным, диссоциативным, рискованным и агрессивным стилями вождения. Напротив, наименьшие проблемы в регуляции эмоций были выявлены у водителей, придерживающихся адаптивного и осторожного стиля вождения. Исключение составил стиль вождения с уменьшением дистресса, который не показал существенных взаимосвязей ни с одной из способностей регуляции эмоций. В частности, у водителей с рискованным стилем вождения были выявлены трудности с волевой регуляцией эмоций и ограниченный набор стратегий регуляции эмоций. У водителей с диссоциативным стилем вождения были выявлены трудности в построении целенаправленного поведения, осознании своих эмоций и их принятии. Водители с тревожным стилем вождения испытывают трудности в осознании своих эмоций и их принятии. Водители с агрессивным стилем вождения испытывают трудности с волевой регуляцией эмоций [25]. М.А. Трогалло указывает, что при оценке кандидатов на получение или продление водительских прав необходимо учитывать не только результаты функционального психологического обследования, но и сформированность навыков эмоциональной регуляции, что согласуется с результатами нашего исследования о психологических факторах инструментальной агрессии у водителей московского пассажирского транспорта и подтверждает нашу гипотезу.

Выводы и заключение

1. У водителей московского пассажирского транспорта выявлены психологические факторы инструментальной агрессии, а именно, каждый четвертый (24%) из числа обследованных претендентов на должность водителя московского пассажирского транспорта склонен к открытому агрессивному поведению.

2. Установлена корреляционная связь между пребыванием водителя в неравновесном психическом состоянии и проявлении им инструментальной агрессии при управлении транспортным средством.

3. Полагаем, что установка систем видеофиксации в кабинах московского общественного транспорта для постоянного мониторинга поведения водителей способна провоцировать развитие неравновесных психических состояний за счет увеличения эмоционального напряжения («эффект публичности») и стимулировать проявление инструментальной агрессии при управлении транспортным средством.

Библиография

1. Большой психологический словарь / под ред. Б. Г. Мещерякова, В. П. Зинченко. – 4-е изд., расширенное. – СПб.: Прайм-ЕВРОЗНАК, 2009. – 811 с. – ISBN 978-5-93878-663-9.

2. Дзялошинский И.М. Российские медиа: проблемы вражды, агрессии, насилия: учебное пособие. – Саратов: Ай Пи Эр Медиа, 2019. – 519 с.

3. Диагностика агрессивности: тест руки Вагнера / сост. Т.В. Сенько. – Мн.: МП «д-р Кара», 1996. – 32 с.

4. Диагностика здоровья: психологический практикум / под ред. Г.С. Никифорова. – СПб.: Речь, 2011. – 949 с.

5. Дорожные камеры в Москве научатся находить «опасных» водителей. <https://www.autonews.ru/news/5f64b35a9a79470433cd967e> (дата обращения: 13.12.2020)

6. Ениколопов С.Н. Апробация методик исследования гнева у водителей / С.Н. Ениколопов, А.Г. Ефремов // От истоков – к современности: сб. мат-лов юбилейной конф. (Москва, 29 сентября – 01 октября 2015 г.). – М.: Когито-Центр, 2015. – Т.4. – С. 160–161.

7. Ермолаев В.В. «Тест на идиотизм» для российских водителей, регулярно нарушающих правила дорожного движения: перспективы применения эффективного зарубежного опыта / В.В. Ермолаев, А.И. Четверикова, Ю. Воронцова, Д.К. Насонова // Ученые записки Крымского федерального университета имени В.И. Вернадского. Социология. Педагогика. Психология. – 2017. – Т.3(69). – №3. – С. 37-47.

8. Ильин Е.П. Психология агрессивного поведения. – СПб.: Питер, 2014. – 368 с.

9. Мы стали злее и агрессивнее // Российская газета. – 2020. – №95 (7893).
10. Пилецкий С.Г. Каиново наследство, или Опыт изучения человеческой агрессивности: Анализ этологических, социобиологических и современных социально-гуманитарных концепций. – М.: ЛЕНАНД, 2015. – 480 с.
11. Пилецкий С.Г. Философский анализ предпосылок агрессивности человека в свете современной науки: дис. ... док. фил. наук: 09.00.08 / С.Г. Пилецкий – Ярославль, 2015. - 506 с.
12. Психология потока: агрессия на дорогах отражает состояние общества <https://www.miloserdie.ru/article/psihologiya-potoka-agressiya-na-dorogah-otrazhaet-sostoyanie-obshhestva/> (дата обращения: 13.12.2020)
13. Психология состояний / Под ред. А.О. Прохорова. М.: Изд-во «Когито-Центр», 2011. 624 с.
14. Работоспособность водителей автобусов будет отслеживать система контроля // Российская газета. – 2020. URL: <https://rg.ru/2020/11/16/rabotosposobnost-voditelej-avtobusov-budet-otslezhivat-sistema-kontrolia.html> (дата обращения: 13.12.2020).
15. Черенков Д.А. Девиантное поведение в социальных сетях: причины формы следствие / Д.А. Черенков // Nauka-Rastudent.ru: электронный научно-практический журнал. – 2015. – №7(19). – С. 29. – URL: <http://nauka-rastudent.ru/19/2843/> (дата обращения: 24.12.2020)
16. Четверикова А.И. Связь агрессивного поведения и неравновесных психических состояний у водителей автотранспорта / А.И. Четверикова, В.В. Ермолаев, Ю. Воронцова, Е.В. Бутковская // Вестник Кемеровского государственного университета. – 2019. – Т. 21. – №4(80). – С. 1030-1038.
17. Юревич А.В. Агрессивность общества как угроза здоровью нации // Психологическое здоровье личности и духовно-нравственные проблемы современного российского общества Сер. «Труды института психологии РАН». – 2014. – 113 -131.
18. Berkowitz L. On the formation and regulation of anger and aggression: A cognitive-neoassociationistic analysis // *American Psychologist*. – 1990. – V. 45. – Is. 4. – P. 494-503.
19. Deffenbacher J.L. The driving anger expression inventory: a measure of how people express their anger on the road / J.L. Deffenbacher., R.S. Lynch, E.R. Oetting, R.C. Swaim // *Behav. Res. Ther.* – 2002. – № 40. – P. 717–737. DOI: 10.1016/s0005-7967(01)00063-8
20. Dula C.S. Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research / C.S. Dula, E.S. Geller // *Safety Res.* – 2003. – № 34. – P. 559–566.
21. O'Brien S. Situational factors contributing to the expression of aggression on the roads / S. O'Brien, R. Tay, B. Watson // *Intss Research*. – 2004. – V. 28, Is.1. – P. 101-107.
22. Shinar D. Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. – 1998. – 2 (12). – P. 137-160.
23. Stephens A.N. Cognitive biases in aggressive drivers: Does illusion of control drive us off the road? / A.N. Stephens, K. Ohtsuka // *Personality and Individual Differences*. – 2014. – V. 68. – P. 124-129.
24. Stephens A.N. Following slower drivers: Lead driver status moderates driver's anger and behavioural responses and exonerates culpability / A.N. Stephens, J.A. Groeger // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. – 2014. – V. 22. – P. 140-149.
25. Trógolo M.A. The role of difficulties in emotion regulation on driving behavior / M.A. Trógolo, F.M. Leonardo, A. Medrano // *Journal of Behavior, Health & Social Issues*. – 2014. – V. 6, Is. 1. – P.107-117.

PSYCHOLOGICAL FACTORS OF INSTRUMENTAL AGGRESSION AMONG DRIVERS OF MOSCOW ROAD PASSENGER TRANSPORT

DOI: 10.25629/HC.2021.04.15

Ermolaev V.V.¹, Chetverikova A.I.², Strashnova V.D.³, Koroleva E.A.³, Voroncova J.⁴

¹Moscow Pedagogical State University

²“Mosoblenergo” JSC

³“Mosgortrans” SUE training center

⁴“Neurocom” JSC

Abstract. The article presents theoretical analysis and empirical evidence on factors of instrumental aggression among the drivers of Moscow road passenger transport. This research is designed to assess the hypothesis that instrumental aggression of passenger transport drivers is determined by psychological factors, such as: tenseness, anxiety, affective instability, dissatisfaction with life in general. The study involved 75 applicants for the position of Moscow road passenger transport driver. The following methods were used as diagnostic tools: “The Hand Test” by E. Wagner, the Dula Dangerous Driving Index (DDDI), the Driving Anger Expression Inventory, dominating state inquirer (L.V. Kulikov). Results: 1) Every fourth (24%) of the surveyed applicants for the position of Moscow road passenger transport driver is inclined to openly demonstrate aggressive behavior. 2) A correlation has been established between unstable mental state of the driver and the expression of instrumental aggression while driving. 3) Video recording system installation in the driver's cabin of Moscow public transport for constant monitoring of driver's behavior can cause unstable mental states, by increasing emotional stress (“publicity effect”) and stimulate the expression of instrumental aggression while using a vehicle.

Keywords: drivers, instrumental aggression, mental states, passenger transport, emotional stress, emotional self-regulation, “publicity effect”.

References

1. Bol'shoj psihologicheskij slovar' [Big psychological dictionary / ed. B.G. Meshcheryakova, V.P. Zinchenko. - 4th ed., ext. St. Petersburg: Prime-EVROZNAK, 2009. 811 p.
2. Dzjaloshinskij I.M. *Rossijskie media: problemy vrazhdy, agressii, nasilija: uchebnoe posobie* [Russian media: problems of enmity, aggression, violence: a textbook]. Saratov: Aj Pi Jer Media, 2019. 519 p. URL: <http://www.iprbookshop.ru/80925.html>. (accessed: 24.12.2020).
3. *Diagnostika agressivnosti: test ruki Vagnera* [Diagnosis of aggressiveness: Wagner's hand test] T.V. Sen'ko 9ed.). Minsk.: MP “d-r Kara”, 1996. 32 p.
4. Diagnostika zdorov'ja: psihologicheskij praktikum [Diagnostics of health: psychological workshop]. G.S. Nikiforov (ed.). St. Petersburg: Rech', 2011. 949 p.
5. *Dorozhnye kamery v Moskve nauchatsja nahodit' "opasnyh" voditelej* [Traffic cameras in Moscow will learn to find "dangerous" drivers]. <https://www.aunews.ru/news/5f64b35a9a79470433cd967e> (accessed: 13.12.2020)
6. Enikolopov S.N., Efremov A.G. Aprobacija metodik issledovanija gneva u voditelej // *Ot istokov – k sovremennosti*: sb. mat-lov jubilejnoj konf. (Moskva, 29 sentjabrja – 01 oktjabrja 2015 g.) [Approbation of methods for studying anger in drivers // *From the origins to the present*: col. mat-ls of the jubilee conf. (Moscow, September 29 - October 01, 2015)]. Moscow: Kogito-Centr, 2015. Vol.4. P. 160–161.
7. Ermolaev V.V., Chetverikova A.I., Voroncova Ju., Nasonova D.K. [“Test for idiocy” for Russian drivers who regularly violate traffic rules: prospects for the application of effective foreign experience]. *Uchenye zapiski Krymskogo federal'nogo universiteta imeni V.I. Vernadskogo. Sociologija. Pedagogika. Psihologija*. 2017. Vol. 3(69). No3. P. 37-47. In Rus.
8. Il'in E.P. *Psihologija agressivnogo povedenija* [Psychology of aggressive behavior]. St. Petersburg: Piter, 2014. 368 p. In Rus.

9. [We became angrier and more aggressive]. *Rossijskaja gazeta*. 2020. No95 (7893). <https://rg.ru/2019/04/29/psiholog-obiasnil-pochemu-rossiiane-stali-zlee-i-agressivnee.html> (accessed: 13.12.2020). In Rus.

10. Pileckij S.G. *Kainovo nasledstvo, ili Opyt izuchenija chelovecheskoj agressivnosti: Analiz jetologicheskikh, sociobiologicheskikh i sovremennyh social'no-gumanitarnyh koncepcij* [The Cain Legacy, or The Experience of Studying Human Aggressiveness: Analysis of Ethological, Sociobiological and Contemporary Social and Humanitarian Concepts]. Moscow: LENAND, 2015. 480 p.

11. Pileckij S.G. *Filosofskij analiz predposylok agressivnosti cheloveka v svete sovremennoj nauki: dis. ... dok. fil. nauk* [Philosophical analysis of the premises of human aggressiveness in the light of modern science. Dis. doct. philosoph. sci.]. 2015. 506 p.

12. *Psihologija potoka: agressija na dorogah otrazhaet sostojanie obshhestva* [Psychology of the flow: aggression on the roads reflects the state of society]. <https://www.miloserdie.ru/article/psihologiya-potoka-agressiya-na-dorogah-otrazhaet-sostoyanie-obshhestva/> (accessed: 13.12.2020).

13. *Psihologija sostojanij* [Psychology of conditions]. A.O. Prohorov (ed.). Moscow: "Kogito-Centr" Publ., 2011. 624 p.

14. [The performance of bus drivers will be monitored by a control system]. *Rossijskaja gazeta*. 2020. <https://rg.ru/2020/11/16/rabotosposobnost-voditelej-avtobusov-budet-otslezhivat-sistema-kontrolya.html> (accessed: 13.12.2020). In Rus.

15. Cherenkov D.A. [Deviant Behavior in Social Networks: Causes of Form Consequence]. *Nauka-Rastudent.ru: jelektronnyj nauchno-prakticheskij zhurnal*. 2015. No7(19). P. 29. URL: <http://nauka-rastudent.ru/19/2843/> (accessed: 24.12.2020). In Rus.

16. Chetverikova A.I., Ermolaev V.V., Voroncova Ju., Butovskaja E.V. [Relationship between aggressive behavior and non-equilibrium mental states in vehicle drivers]. *Vestnik Kemerovskogo gosudarstvennogo universiteta*. 2019. Vol. 21. No4(80). P. 1030-1038. In Rus.

17. Jurevich A.V. *Agressivnost' obshhestva kak ugroza zdorov'ju nacii // Psihologicheskoe zdorov'e lichnosti i duhovno-nravstvennyye problemy sovremennogo rossijskogo obshhestva. Ser. "Trudy instituta psihologii RAN"* [Aggressiveness of society as a threat to the health of the nation // Psychological health of the individual and spiritual and moral problems of modern Russian society Ser. "Proceedings of the Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences"]. 2014. 113-131.

18. Berkowitz L. On the formation and regulation of anger and aggression: A cognitive-neoassociationistic analysis // *American Psychologist*. 1990. V. 45. Is. 4. P. 494-503.

19. Deffenbacher J.L. The driving anger expression inventory: a measure of how people express their anger on the road / J.L. Deffenbacher., R.S. Lynch, E.R. Oetting, R.C. Swaim // *Behav. Res. Ther.* 2002. № 40. P. 717-737. DOI: 10.1016/s0005-7967(01)00063-8

20. Dula C.S. Risky, aggressive, or emotional driving: addressing the need for consistent communication in research / C.S. Dula, E.S. Geller // *Safety Res.* 2003. № 34. P. 559-566.

21. O'Brien S. Situational factors contributing to the expression of aggression on the roads / S. O'Brien, R. Tay, B. Watson // *Iatss Research*. 2004. V. 28, Is.1. P. 101-107.

22. Shinar D. Aggressive driving: the contribution of the drivers and the situation // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 1998. 2 (12). P. 137-160.

23. Stephens A.N. Cognitive biases in aggressive drivers: Does illusion of control drive us off the road? / A.N. Stephens, K. Ohtsuka // *Personality and Individual Differences*. 2014. V. 68. P. 124-129.

24. Stephens A.N. Following slower drivers: Lead driver status moderates driver's anger and behavioural responses and exonerates culpability / A.N. Stephens, J.A. Groeger // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2014. V. 22. P. 140-149.

25. Trógolo M.A. The role of difficulties in emotion regulation on driving behavior / M.A. Trógolo, F.M. Leonardo, A. Medrano // *Journal of Behavior, Health & Social Issues*. 2014. V. 6, Is. 1. P.107-117.