

БЕЛОРУССКИЙ ГОСУДАРСТВЕННЫЙ УНИВЕРСИТЕТ

УДК 316.62:656.017.2 (043.3)

**Астрейко  
Наталья Сергеевна**

**ЛИЧНОСТНЫЕ ФАКТОРЫ АГРЕССИВНЫХ  
СТИЛЕЙ ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ**

Автореферат  
диссертации на соискание ученой степени  
кандидата психологических наук

по специальности 19.00.05 – социальная психология

Минск, 2019

Научная работа выполнена в Белорусском государственном университете.

**Научный руководитель –**

**Фурманов Игорь Александрович,**  
доктор психологических наук, профессор,  
заведующий кафедрой психологии  
Белорусского государственного университета.

**Официальные оппоненты:**

**Казак Тамара Владимировна,**  
доктор психологических наук, профессор,  
профессор кафедры инженерной психологии  
и эргономики УО «Белорусский  
государственный университет информатики  
и радиоэлектроники»;

**Сильченко Ирина Владимировна,**  
кандидат психологических наук, доцент,  
заведующий кафедрой психологии  
УО «Гомельского государственного  
университета им. Ф. Скорины».

**Оппонирующая организация –**

УО «Гродненский государственный  
университет имени Янки Купалы».

Защита состоится 23 мая 2019 г. в 14.00 часов на заседании совета по защите  
диссертаций Д 02.01.19 при Белорусском государственном университете  
по адресу: г. Минск, ул. Ленинградская, 8 (корпус юридического факультета),  
ауд. 407. Телефон ученого секретаря: 209-57-09.

Почтовый адрес: 220030 г. Минск, пр-т Независимости, 4.

С диссертацией можно ознакомиться в Фундаментальной библиотеке  
Белорусского государственного университета.

Автореферат разослан «\_\_\_» апреля 2019 г.

Ученый секретарь совета  
по защите диссертаций  
кандидат психологических наук доцент

Ю.Г. Фролова

## **ВВЕДЕНИЕ**

В современном мире в условиях активной автомобилизации и внедрения научно-технических достижений в жизнь общества одним из актуальных направлений исследований является изучение безопасности дорожного движения в аспекте агрессивного поведения водителей на дороге. В Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь в качестве основных угроз безопасности дорожного движения называют не только физическую и имущественную, экологическую и экономическую угрозы, но и социальную, проявляющуюся в преднамеренном нарушении законодательства, агрессивном и неадекватном поведении участников дорожного движения. Кроме того, как показывают исследования, поведение водителя во время движения зависит от стиля вождения автомобиля.

Под индивидуальным стилем деятельности понимается устойчивая система приемов, способов, методов деятельности, обусловленная индивидуально-специфическими качествами личности и являющаяся средством эффективного приспособления к объективным обстоятельствам (Е.А. Климов, В.С. Мерлин). Это позволяет людям с несхожими индивидуально-типологическими особенностями нервной системы, разной структурой способностей, различными личностными чертами добиваться равной эффективности при выполнении одной и той же деятельности многообразными способами. Поэтому стиль вождения автомобиля определяется не только техническими (мощность двигателя, набор скорости, расход топлива, оснащение компьютерных систем автомобиля и др.), но и психологическими факторами.

Психологические факторы стиля вождения автомобиля можно разделить на средовые (дорожные и погодные условия, напряженность транспортного потока, отвлекающие внешние события и др.) и личностные. Изучение и анализ влияния данных детерминант на стиль вождения автомобиля и безопасное управление автомобилем получили широкое освещение в зарубежных исследованиях, основанных на примерах отдельных государств (J.L. Deffenbacher, B.D. Edwards, M. Ishibashi, O. Jenenkova, B. Khare, T. Lajunen, D. Parker, O. Taubman-Ben-Ari, C.M. Wickens, J. Wong и др.). В русскоязычной литературе по социальной психологии данная проблема затрагивалась частично в рамках некоторых исследований (С.В. Бонкало, А.И. Донцов, Е.И. Железнов, А.И. Кабалевская, Е.В. Казьмина, Ю.И. Лобанова, М.И. Петрова).

Проблемы, которые стремятся разрешить социальные психологи, ориентированы на прогнозирование опасного и агрессивного поведения

водителей на дороге и предотвращение влияния негативных психологических факторов на стиль вождения автомобиля, что способствует снижению аварийности для всех участников дорожного движения. Для создания условий безопасного движения необходимо изучить и проанализировать личностные факторы, влияющие на стиль вождения автомобиля.

Вместе с тем анализ научных исследований показал недостаточную разработанность понятийного аппарата и актуализировал проблему исследования агрессивных стилей вождения автомобиля. Изучение личностных факторов стилей вождения автомобиля осуществлялось эпизодически через призму отдельных аспектов рассматриваемых проблем. Не исследовались вопросы, посвященные взаимосвязи личностных характеристик водителей и различных компонентов агрессивности со стилями вождения автомобиля; определению различий в стилях вождения автомобиля в зависимости от уровня агрессивности водителя.

Таким образом, недостаточность методологической и методической базы для изучения агрессивных стилей вождения автомобиля, отсутствие систематизации личностных факторов, влияющих на агрессивное вождение автомобиля, обусловили постановку научной проблемы и выбор темы диссертационного исследования.

## **ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ**

### **Связь работы с научными программами (проектами), темами**

Тема диссертационной работы соответствует приоритетным направлениям научных исследований Республики Беларусь на 2016–2020 гг. (Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 190 от 12 марта 2015 г., п. 13 «Безопасность человека, общества и государства»), а также основным направлениям Концепции обеспечения безопасности дорожного движения в Республике Беларусь (Постановление Совета Министров Республики Беларусь № 757 от 14 июня 2006 г.). Тема диссертации связана с научно-исследовательскими проектами, выполняемыми в рамках темы кафедры психологии Белорусского государственного университета «Субъект-субъектная коммуникация как фактор социализации и психического развития индивида» (2016–2020 гг.; № ГР 20162479; научный руководитель И.А. Фурманов).

### **Цель и задачи исследования**

**Цель исследования** – определить личностные факторы агрессивных стилей вождения автомобиля.

**Задачи исследования.** Для достижения поставленной цели решались следующие задачи:

1. Осуществить теоретический анализ проблемы влияния личностных факторов на стили вождения автомобиля.
2. Адаптировать диагностический инструментарий для изучения стиля вождения автомобиля.
3. Выявить половые различия в диагностических показателях стилей вождения автомобиля.
4. Установить взаимосвязь личностных характеристик водителей и стилей вождения автомобиля.
5. Определить взаимосвязь показателей агрессии и стилей вождения автомобиля.

**Объект исследования** – стиль вождения автомобиля.

**Предмет исследования** – личностные факторы агрессивных стилей вождения автомобиля.

### **Научная новизна**

Научная новизна исследования заключается в том, что впервые были выявлены личностные факторы агрессивных стилей вождения автомобиля. Проведена операционализация понятия «агрессивный стиль вождения автомобиля». Адаптирован диагностический инструментарий «Многофакторный опросник стиля вождения». Выделены половые различия в диагностических показателях стилей вождения автомобиля, построены иерархии стилей вождения автомобиля для мужчин и женщин. Установлены взаимосвязи между показателями стилей вождения автомобиля и личностными характеристиками водителей. Определены значимые взаимосвязи между стилем вождения автомобиля и компонентами агрессивности, уровнем агрессивности водителя, реакциями на ситуации провокации агрессии.

### **Положения, выносимые на защиту**

1. Стиль вождения автомобиля – это паттерн поведения, совокупность действий водителя, управляющего автомобилем, обусловленных рядом личностных и средовых факторов, определяющих уровень безопасности (аварийности) на дороге. Под агрессивным стилем вождения автомобиля следует понимать совокупность действий водителя, определяющихся: личностными характеристиками водителя (агрессивность, поиск новых ощущений, склонность к риску, раздражительность); вербальной агрессией,

гневом и враждебностью к другим участникам дорожного движения; намеренным и сознательным нарушением правил дорожного движения.

2. Методика «Многофакторный опросник стиля вождения» адаптирована с учетом социокультурных особенностей и является валидным и надежным психодиагностическим инструментарием, который позволяет определить восемь стилей вождения автомобиля. К агрессивным стилям вождения автомобиля относят диссоциативный, высокоскоростной, опасный и агрессивный; к неагressивным – осторожный, тревожный, безаварийный и терпеливый.

3. Вне зависимости от пола водители преимущественно склонны к осторожному, терпеливому и безаварийному стилям вождения автомобиля, в наименьшей степени – к опасному и диссоциативному. Субординационное положение занимают агрессивный, высокоскоростной и тревожный стили вождения автомобиля.

Сравнительный анализ показал, что для мужчин в большей степени, чем для женщин, характерна склонность к использованию высокоскоростного, опасного и агрессивного стилей вождения автомобиля. Женщины в большей степени отличаются склонностью к использованию осторожного, тревожного и терпеливого стилей вождения автомобиля, чем мужчины.

4. Установлены взаимосвязи между личностными характеристиками водителей и стилями вождения автомобиля. Для агрессивных стилей вождения автомобиля выявлены положительные взаимосвязи между: диссоциативным стилем вождения и невротизмом, психотизмом, депрессией и робостью; высокоскоростным – невротизмом, психотизмом, депрессией, общей активностью, робостью; опасным – психотизмом, депрессией, общей активностью, расторможенностью; агрессивным – психотизмом, депрессией, расторможенностью. Установлены отрицательные взаимосвязи между опасным стилем вождения автомобиля и эстетической впечатлительностью, женственностью; агрессивным стилем вождения и женственностью.

5. Водители с высоким уровнем агрессивности более склонны к диссоциативному, высокоскоростному, опасному, агрессивному и тревожному стилям вождения автомобиля, чем водители с низким уровнем агрессивности. Водители с низким уровнем агрессивности более расположены к терпеливому стилю вождения автомобиля, чем водители с высоким уровнем агрессивности.

Мужчины с высоким уровнем агрессивности, по сравнению с мужчинами с низким уровнем агрессивности, более склонны к диссоциативному, высокоскоростному, опасному, агрессивному и тревожному стилям вождения автомобиля. Для женщин с высоким уровнем агрессивности более характерны

диссоциативный, опасный, агрессивный и высокоскоростной стили вождения автомобиля, чем для женщин с низким уровнем агрессивности. Кроме того, женщинам с низким уровнем агрессивности более, чем женщинам с высоким уровнем агрессивности, свойствен осторожный стиль вождения автомобиля.

6. Определены взаимосвязи между компонентами агрессивности и стилями вождения автомобиля. Для агрессивных стилей вождения автомобиля установлены положительные взаимосвязи между: диссоциативным стилем вождения и физической агрессией, вербальной агрессией, враждебностью; опасным, агрессивным, высокоскоростным стилями вождения автомобиля и физической агрессией, вербальной агрессией, гневом, враждебностью.

Выявлены значимые взаимосвязи между показателями эмоционального реагирования на ситуации провокации агрессии и стилями вождения автомобиля. Для агрессивных стилей вождения автомобиля определены положительные взаимосвязи между: агрессивным, высокоскоростным стилями и эмоцией злости; опасным и эмоцией радости. Установлены положительные взаимосвязи показателей поведенческих реакций на ситуации провокации агрессии и агрессивных стилей вождения автомобиля: опасный, агрессивный, высокоскоростной стили вождения с активной агрессией; опасный – с пассивной агрессией; высокоскоростной – с асертивной реакцией.

### **Личный вклад соискателя**

Диссертационная работа является самостоятельным и завершенным теоретико-эмпирическим исследованием. Все положения, выносимые на защиту, имеют научную новизну, практическую значимость и разработаны соискателем лично. Вклад научного руководителя в совместно опубликованных научных работах состоит в обсуждении полученных результатов.

### **Апробация диссертации и информация об использовании ее результатов**

Основные положения диссертации были представлены в докладах и сообщениях на следующих республиканских и международных конференциях: Республиканская студенческая научно-практическая конференция «От идеи – к инновации» (Мозырь, 2015); Межвузовская научно-практическая конференция «Молодежь в социально-культурной среде города к 450-летию города Орла» (Орел, 2016); Студенческая научно-практическая конференция «Актуальные проблемы современной психологии» (Гродно, 2016, 2017); Ежегодная научная конференция факультета философии и социальных наук БГУ «Психология глазами студентов» (Минск, 2016, 2017, 2018); Международная научная конференция «Ананьевские чтения» (Санкт-

Петербург, 2016, 2017); Международная научно-практическая конференция «Личность, интеллект, метакогниции: исследовательские подходы и образовательные практики» (Калуга, 2017, 2018); XIX Міжнародная конференція молодих науковців «Проблеми особистості в сучасній науці: результати та перспективи дослідження» (Киев, 2017); XXI Международная научная конференция студентов, магистрантов и аспирантов «Современное общество, профсоюзы и проблемы молодежи» (Гомель, 2017); Международная научная конференция «Молодые исследователи – регионам» (Вологда, 2017, 2018); VII Международная конференция молодых ученых «Психология – наука будущего» (Москва, 2017); Conferinței științifice internaționale «Mediul social contemporan între reprezentare, interpretare și schimbare: materialele» (Бельцы, 2017); Международная научно-практическая конференция «Человек в условиях неопределенности» (Самара, 2018); Международная научная конференция молодых ученых «Психология XXI века: психология как наука, искусство и призвание» (Санкт-Петербург, 2018).

Результаты диссертационного исследования внедрены в ООО «Белфлортранс», ООО «Майдан-транс» (имеется 2 акта о практическом использовании результатов).

### **Опубликованность результатов диссертации**

Основные результаты диссертации опубликованы в 28 научных работах, в числе которых: 5 – статьи в научных изданиях в соответствии с п. 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоении ученых званий в Республике Беларусь (общим объемом 2,1 авторского листа), 2 – статьи в других научных изданиях, 11 – статьи в сборниках материалов научных конференций, 10 – тезисы.

### **Структура и объем диссертации**

Диссертация состоит из перечня сокращений и условных обозначений, введения, общей характеристики работы, двух глав, заключения, библиографического списка, одиннадцати приложений.

Полный объем диссертации составляет 153 страницы. Работа содержит 16 рисунков на 8 страницах, 11 приложений на 48 страницах. Библиографический список содержит 154 наименования, включая собственные публикации соискателя ученой степени.

## ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

**В главе 1 «Теоретический анализ личностных факторов агрессивных стилей вождения автомобиля»** раскрываются основные подходы к определению понятий «вождение», «стиль вождения автомобиля», «агрессивный стиль вождения автомобиля». Рассматриваются отечественные и зарубежные классификации стилей вождения автомобиля. Проводится анализ возможных личностных и средовых факторов, социально-демографических показателей, оказывающих влияние на действия водителей; факторов агрессивных стилей вождения автомобиля.

Теоретический анализ психологических факторов стиля вождения автомобиля позволил выявить методологические и методические основания данной диссертационной работы. В зарубежных исследованиях (G.M. Björklund, M. Ishibashi, D. Marengo, J.H. Hong и др.) под вождением автомобиля понимают поведение, которое определяется личностными характеристиками водителя и других участников дорожного движения, а также состоянием дорожной среды. Сформировавшийся в отечественной психологии (Е.П. Ильин, Т.А. Полянова, Ю.И. Лобанова и др.) подход к работе водителей строится на представлении о вождении как о специфической деятельности, надежность которой определяется выбором целей и действий водителя. Как показывают исследования, поведение водителя во время движения зависит от его индивидуального стиля вождения.

Методологическим основанием для формулирования определения стиля вождения автомобиля стала концепция индивидуального стиля деятельности Е.А. Климова, согласно которой поведение водителя во время движения зависит от индивидуального стиля вождения. На основании анализа существующих определений стиля вождения и обобщения различных подходов по данной проблеме можно заключить, что *стиль вождения автомобиля – это паттерн поведения, совокупность действий водителя, управляющего автомобилем, обусловленных рядом личностных и средовых факторов, определяющих уровень безопасности (аварийности) на дороге.*

Под *агрессивным стилем вождения автомобиля* следует понимать совокупность действий водителя, определяющихся: личностными характеристиками водителя (агрессивность, поиск новых ощущений, склонность к риску, раздражительность); вербальной агрессией, гневом и враждебностью к другим участникам дорожного движения; намеренным и сознательным нарушением правил дорожного движения.

Анализ существующих русскоязычных и зарубежных классификаций стилей вождения автомобиля показал, что подход О. Taubman-Ben-Ari

по данной проблеме является совершенным и приемлемым для дальнейшего изучения стиля вождения автомобиля. Классификация стилей вождения O. Taubman-Ben-Ari интегрирует существующие подходы к изучению стилей вождения транспортных средств в единую многомерную концепцию, позволяющую исследовать различные паттерны поведения водителей в текущей изменяющейся дорожной ситуации.

В зависимости от навыков вождения и личностных качеств водителя O. Taubman-Ben-Ari выделяет следующие стили вождения автомобиля: диссоциативный, агрессивный, опасный и высокоскоростной, которые относятся к агрессивным стилям вождения автомобиля; тревожный, терпеливый, осторожный и безаварийный – к неагgressивным стилям вождения автомобиля.

Действия водителя, управляющего автомобилем, меняются под влиянием разнообразных психологических факторов. Анализ литературы по данной проблеме показал, что общепринятая система факторов отсутствует. Изучение детерминант осуществлялось разрозненно и эпизодически, в фокусе исследовательского интереса отдельных аспектов проблемы. В качестве личностных факторов, влияющих на стиль вождения автомобиля, можно выделить: психотизм (С.В. Бонкало, М.И. Петрова), невротизм (С.В. Бонкало, М.И. Петрова, O. Taubman-Ben-Ari, D. Yehiel), агрессивность (B.D. Edwards), тревожность (A.M. Brewer, S. Pourabedian, O. Taubman-Ben-Ari), общительность (С.В. Бонкало, М.И. Петрова), экстраверсию-интроверсию (С.В. Бонкало, O. Taubman-Ben-Ari, D. Yehiel), поиск ощущений (O. Taubman-Ben-Ari, D. Yehiel, D. Marengo и др.), импульсивность (Т.А. Полянова, D. Marengo, M. Settanni, G. Vidotto), локус контроля (A.M. Brewer, M. Settanni, G. Vidotto).

Наряду с личностными факторами стиль вождения автомобиля зависит от средовых. К числу таких факторов относятся: дорожные и погодные условия, напряженность транспортного потока, отвлекающие факторы (громкая музыка, использование мобильного телефона, внешние события и т. д.), ситуации провокации агрессии и стресса.

К числу основных социально-демографических факторов, оказывающих значительное влияние на стиль вождения автомобиля, можно отнести следующие: пол и возраст водителя, стаж вождения, образование.

Также были выделены факторы, оказывающие значительное влияние на агрессивное вождение автомобиля: агрессивность (B.D. Edwards, N. Sanyal, R. Lawton, B. Khare, G.M. Björklund), нарциссизм (B.D. Edwards, N. Sanyal), поиск новых ощущений (O. Taubman-Ben-Ari, D. Yehiel), женственность (B. Khare, I. Fenske), локус контроля (S.K. Balogun, N. Sanyal) и социально-

демографические факторы (возраст (S.K. Balogun, B. Khare, I. Fenske), стаж вождения (B. Khare, S.K. Balogun,), образование (S.K. Balogun), социальный статус (S.K. Balogun, I. Fenske)). Изучение агрессивных стилей вождения автомобиля является важнейшим аспектом совершенствования и реализации программы безопасного дорожного движения.

**В главе 2 «Исследование личностных факторов агрессивных стилей вождения автомобиля»** представлена программа эмпирического исследования, его методологические обоснования, результаты адаптации и валидизации диагностического инструментария, приведены результаты эмпирического исследования личностных факторов агрессивных стилей вождения автомобиля.

В качестве методологического основания рассматриваются следующие теории: концепция стиля вождения О. Taubman-Ben-Ari; аффективно-динамическая теория адаптации И.А. Фурманова; когнитивно-неоассоциативная модель агрессии Л. Берковица; концепция индивидуального стиля деятельности Е.А. Климова.

Для проведения эмпирической части работы использовались следующие методики: многофакторный опросник стиля вождения, разработанный О. Taubman-Ben-Ari и соавторами, в адаптации И.А. Фурманова и Н.С. Астрейко, позволяющий диагностировать стиль вождения автомобиля; психодиагностический тест, разработанный В.М. Мельниковым, Л.Т. Ямпольским, использовался для изучения структуры личности водителя; опросник агрессивности А. Басса и М. Перри в адаптации И.А. Фурманова, определяющий личностную агрессию водителя и уровень агрессивности; опросник провокации агрессии, разработанный Д. О'Конер и соавторами, в адаптации В.В. Воловиковой, позволяющий выявить особенности эмоциональных и поведенческих реакций на ситуации провокации агрессии.

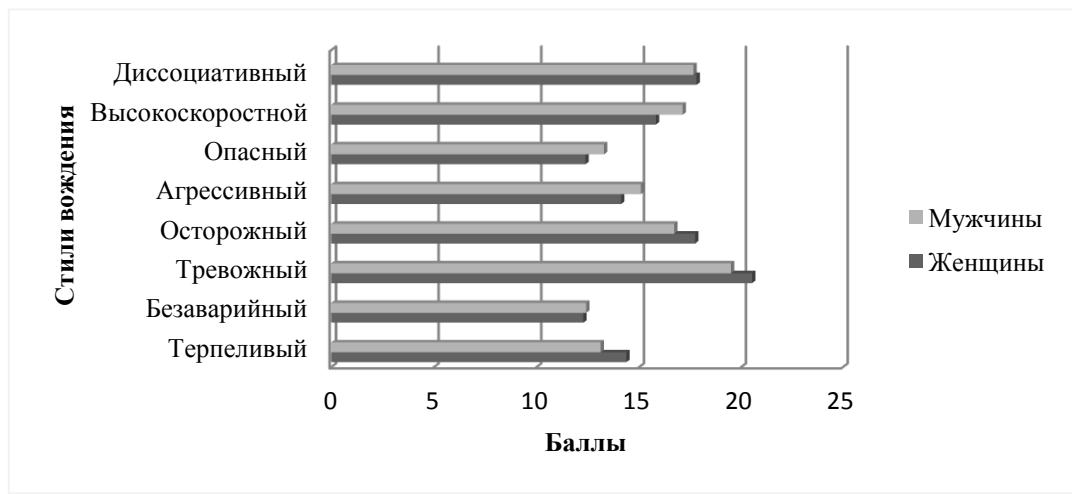
Исследование проводилось в 2016–2018 г. и включало два этапа: пилотажный и основной. Всего опрошено 539 водителей категории «В». В пилотажном исследовании участвовало 155 водителей; 384 человека (194 мужчины и 190 женщин) составили выборку основного эмпирического исследования (в возрасте от 18 до 76 лет). Полученные данные подвергались статистической обработке с помощью программы SPSS Statistics 17.0. В исследовании применялись дескриптивный анализ, анализ надежности ( $\alpha$ -Кронбаха), корреляционный анализ (t-критерий Стьюдента для двух независимых выборок,  $r$  коэффициент ранговой корреляции Спирмена) и регрессионный анализ.

В результате проведенного сравнительного анализа были построены иерархии стилей вождения автомобиля в зависимости от пола респондентов,

что позволило выделить доминирующие, преобладающие и слабо выраженные стили вождения автомобиля. Доминирующие стили вождения автомобиля – это стили вождения автомобиля, к которым водители преимущественно склонны (чаще всего характеризуются). Анализ данных свидетельствует о том, что в иерархии стилей вождения автомобиля как у мужчин, так и у женщин доминирующее положение занимают осторожный, терпеливый и безаварийный стили вождения автомобиля.

В субординационном положении в иерархии находятся предпочтаемые стили вождения автомобиля. Для мужчин предпочтаемыми стилями вождения автомобиля по степени склонности являются агрессивный, высокоскоростной и тревожный; для женщин – тревожный, агрессивный и высокоскоростной стили. По результатам анализа было установлено, что в позиции слабо выраженных стилей вождения автомобиля располагаются опасный и диссоциативный вне зависимости от пола водителя.

Сравнительный анализ позволил выявить половые различия в показателях стилей вождения автомобиля (рисунок 1). Установлено, что для мужчин в большей степени, чем для женщин, характерно проявление опасного ( $t = 2,04$ ;  $p \leq 0,05$ ), агрессивного ( $t = 2,18$ ;  $p \leq 0,05$ ) и высокоскоростного ( $t = 2,93$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилей вождения автомобиля, в то время как для женщин в большей степени, чем для мужчин, характерно проявление тревожного ( $t = 2,26$ ;  $p \leq 0,05$ ), терпеливого ( $t = 3,38$ ;  $p \leq 0,05$ ) и осторожного ( $t = 2,59$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилей вождения автомобиля.



**Рисунок 1. – Половые различия в показателях стилей вождения автомобиля**

Корреляционный анализ выявил наличие взаимосвязей между шкалами психодиагностического теста и показателями стилей вождения автомобиля. Психодиагностический тест является личностным опросником для измерения десяти психических свойств личности (невротизм, психотизм, депрессия, общая

активность и др.) и четырех производных личностных факторов (психическая неуравновешенность, асоциальность, интроверсия, сензитивность). Вне зависимости от пола водителя были выявлены взаимосвязи между психологическими (личностными) особенностями водителей и показателями агрессивных стилей вождения автомобиля.

Положительная корреляционная связь между невротизмом ( $r = 0,12$ ;  $p \leq 0,05$ ), психотизмом ( $r = 0,21$ ;  $p \leq 0,01$ ), депрессией ( $r = 0,22$ ;  $p \leq 0,01$ ), робостью ( $r = 0,17$ ;  $p \leq 0,01$ ) и диссоциативным стилем вождения автомобиля свидетельствует о том, что чем сильнее они выражены, тем больше водитель предрасположен к диссоциативному стилю вождения автомобиля. Полученные данные частично подтверждают ранее проведенные исследования о взаимосвязи стилей вождения автомобиля и психологических особенностей личности. Водители, склонные к диссоциативному стилю вождения, предпочитают рискованное и неосторожное вождение ради собственного удовольствия, тем самым создавая аварийные ситуации на дороге.

Водители с высокими показателями психотизма ( $r = 0,25$ ;  $p \leq 0,01$ ), депрессии ( $r = 0,17$ ;  $p \leq 0,01$ ), расторможенности ( $r = 0,22$ ;  $p \leq 0,01$ ), общей активности ( $r = 0,24$ ;  $p \leq 0,01$ ) склонны к опасному стилю вождения автомобиля, что подтверждается положительной корреляционной связью. Установлена положительная взаимосвязь между психотизмом ( $r = 0,25$ ;  $p \leq 0,01$ ), депрессией ( $r = 0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ), расторможенностью ( $r = 0,18$ ;  $p \leq 0,01$ ) и агрессивным стилем вождения автомобиля. Следовательно, чем выше показатели этих шкал, тем больше водитель предрасположен к данному стилю вождения автомобиля. Помимо этого, водители с высокими показателями эстетической впечатлительности ( $r = -0,16$ ;  $p \leq 0,01$ ) и женственности ( $r = -0,23$ ;  $p \leq 0,01$ ;  $r = -0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) менее расположены к опасному и агрессивному стилям вождения автомобиля.

Выявлены значимые положительные взаимосвязи между невротизмом ( $r = 0,17$ ;  $p \leq 0,01$ ), психотизмом ( $r = 0,29$ ;  $p \leq 0,01$ ), депрессией ( $r = 0,24$ ;  $p \leq 0,01$ ), общей активностью ( $r = 0,15$ ;  $p \leq 0,05$ ), робостью ( $r = 0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) и высокоскоростным стилем вождения автомобиля.

Значимых взаимосвязей между психологическими характеристиками и тревожным стилем вождения не было обнаружено. Однако в ранее проведенных исследованиях было установлено, что тревожный стиль вождения положительно взаимосвязан с личной тревожностью водителя, невротизмом, внешним локусом контроля, поиском новых ощущений.

Важно также отметить, что агрессивные стили вождения автомобиля (диссоциативный, высокоскоростной, опасный и агрессивный) положительно

взаимосвязаны с психотизмом и депрессией. Также установлены положительные корреляции между диссоциативным, высокоскоростным стилями вождения автомобиля и невротизмом. В свою очередь, психологическая неуравновешенность группируется на базе шкал нижнего уровня психодиагностического теста, а именно психотизма, невротизма и депрессии. Значит, можно предположить, что психологическая неуравновешенность водителей определяет их склонность к агрессивным стилям вождения автомобиля.

В отношении неагрессивных стилей вождения установлено, что чем выше показатели совестливости ( $r = 0,14$ ;  $p \leq 0,05$ ), тем больше водитель предрасположен к безаварийному стилю вождения автомобиля. Водители с высокими показателями по шкалам «общая активность» ( $r = 0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) и «общительность» ( $r = 0,16$ ;  $p \leq 0,05$ ) более расположены к осторожному стилю вождения.

Выявлена отрицательная взаимосвязь между невротизмом ( $r = -0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) и терпеливым стилем вождения автомобиля. Полученные данные согласуются с ранее проведенными исследованиями: чем выше показатель невротизма, поиска новых ощущений, тревожности, тем меньше водитель склонен к терпеливому стилю вождения автомобиля.

Было обнаружено, что асоциальность положительно взаимосвязана с диссоциативным ( $r = 0,20$ ;  $p \leq 0,01$ ), опасным ( $r = 0,29$ ;  $p \leq 0,01$ ), агрессивным ( $r = 0,19$ ;  $p \leq 0,01$ ), высокоскоростным ( $r = 0,18$ ;  $p \leq 0,01$ ) стилями вождения автомобиля, а также отрицательно – с безаварийным ( $r = -0,14$ ;  $p \leq 0,05$ ) и терпеливым ( $r = -0,18$ ;  $p \leq 0,01$ ) стилями вождения автомобиля. Это говорит о намеренном, сознательном нарушении правил дорожного движения, опасном и агрессивном вождении транспортного средства.

Водители с высокими показателями сензитивности менее склонны к опасному ( $r = -0,20$ ;  $p \leq 0,01$ ) и агрессивному ( $r = -0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилям вождения автомобиля, что говорит об отсутствии повышенной чувствительности и тревожности водителей данных стилей вождения к изменяющейся дорожной ситуации.

Личностным фактором, влияющим на проявление агрессии на дороге, является агрессивность. Существуют значимые различия в стилях вождения автомобиля в зависимости от уровня агрессивности. Водители с высоким уровнем агрессивности более расположены к диссоциативному ( $t = 5,09$ ;  $p \leq 0,05$ ), опасному ( $t = 6,69$ ;  $p \leq 0,05$ ), агрессивному ( $t = 8,86$ ;  $p \leq 0,05$ ), высокоскоростному ( $t = 6,45$ ;  $p \leq 0,05$ ) и тревожному ( $t = 1,97$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилям вождения автомобиля, чем водители с низким уровнем агрессивности.

Водители с низким уровнем агрессивности более расположены к терпеливому ( $t = 2,85$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилю вождения автомобиля, чем водители с высоким уровнем агрессивности.

Мужчины с высоким уровнем агрессивности, по сравнению с мужчинами с низким уровнем агрессивности, более предрасположены к диссоциативному ( $t = 3,23$ ;  $p \leq 0,05$ ), опасному ( $t = 2,97$ ;  $p \leq 0,05$ ), агрессивному ( $t = 5,72$ ;  $p \leq 0,05$ ), высокоскоростному ( $t = 3,42$ ;  $p \leq 0,05$ ) и тревожному ( $t = 2,38$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилям вождения автомобиля. Учеными было установлено, что мужчины с высокими уровнями агрессивности и гнева характеризуются безответственным вождением, открытым выражением физической и вербальной агрессии по отношению к другим участникам дорожного движения, несоблюдением скоростного режима (значительное превышение допустимой скорости), более высоким уровнем аварийности, сознательным нарушением правил дорожного движения.

Для женщин с высоким уровнем агрессивности более характерны диссоциативный ( $t = 4,41$ ;  $p \leq 0,05$ ), опасный ( $t = 6,54$ ;  $p \leq 0,05$ ), агрессивный ( $t = 6,23$ ;  $p \leq 0,05$ ), высокоскоростной ( $t = 5,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) стили вождения автомобиля и менее – осторожный ( $t = 1,93$ ;  $p \leq 0,05$ ) стиль вождения, чем для женщин с низким уровнем агрессивности. По мнению ученых, для женщин с высоким уровнем агрессивности характерны импульсивные действия, безответственное вождение, враждебное отношение к другим участникам дорожного движения, преднамеренное нарушение правил дорожного движения, создание аварийных ситуаций на дороге, в то время как женщины с низким уровнем агрессивности при управлении транспортным средством характеризуются внимательностью и терпеливостью в любой дорожной ситуации, тщательным планированием маршрута поездки.

Мужчины с высоким уровнем агрессивности более склонны к агрессивному ( $t = 2,27$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилю вождения автомобиля и менее – к диссоциативному ( $t = 1,60$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилю вождения, чем женщины с высоким уровнем агрессивности. Мужчины с низким уровнем агрессивности более склонны к опасному ( $t = 2,12$ ;  $p \leq 0,05$ ) и высокоскоростному ( $t = 2,16$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилям вождения автомобиля и менее – к осторожному ( $t = 3,02$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилю вождения, чем женщины с низким уровнем агрессивности.

Корреляционный анализ выявил наличие взаимосвязей между компонентами агрессивности (поведенческий, эмоциональный и когнитивный) и агрессивными стилями вождения автомобиля (рисунок 2). В качестве поведенческого компонента агрессивности рассматривается физическая (использование физической силы против другого лица) и вербальная

(выражение негативных чувств посредством формы (крик, визг) или содержания (оскорблений, ругань) словесных ответов) агрессия. Гнев (отрицательная эмоция) является эмоциональным компонентом агрессивности. Когнитивным компонентом агрессивности выступает враждебность водителя, когда в действиях прослеживается стремление к насилию (нанесение вреда другому человеку).

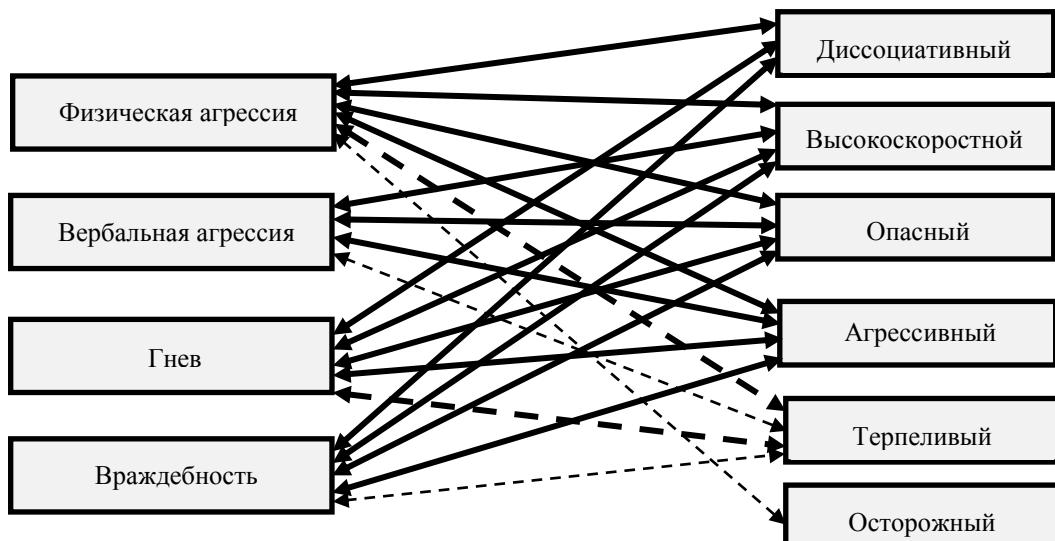


Рисунок 2. – Взаимосвязь компонентов агрессивности и стилей вождения автомобиля

Водители с высокими показателями физической агрессии ( $r = 0,17$ ;  $p \leq 0,01$ ), гнева ( $r = 0,14$ ;  $p \leq 0,01$ ), враждебности ( $r = 0,14$ ;  $p \leq 0,01$ ) склонны к диссоциативному стилю вождения автомобиля. Выявлены положительные взаимосвязи между физической агрессией ( $r = 0,21$ ;  $p \leq 0,01$ ), вербальной агрессией ( $r = 0,13$ ;  $p \leq 0,01$ ), гневом ( $r = 0,24$ ;  $p \leq 0,01$ ), враждебностью ( $r = 0,18$ ;  $p \leq 0,01$ ) и высокоскоростным стилем вождения автомобиля. Установлены значимые взаимосвязи между физической агрессией ( $r = 0,34$ ;  $p \leq 0,01$ ), вербальной агрессией ( $r = 0,16$ ;  $p \leq 0,01$ ), гневом ( $r = 0,24$ ;  $p \leq 0,01$ ), враждебностью ( $r = 0,19$ ;  $p \leq 0,01$ ) и опасным стилем вождения автомобиля. Определены взаимосвязи между физической агрессией ( $r = 0,31$ ;  $p \leq 0,01$ ), вербальной агрессией ( $r = 0,17$ ;  $p \leq 0,01$ ), гневом ( $r = 0,30$ ;  $p \leq 0,01$ ), враждебностью ( $r = 0,25$ ;  $p \leq 0,01$ ) и агрессивным стилем вождения автомобиля.

Таким образом, все компоненты агрессивности водителей положительно коррелируют с высокоскоростным, опасным и агрессивным стилями вождения автомобиля, что свидетельствует о проявлении прямой агрессии со стороны водителей данных стилей вождения и высокой склонности к преднамеренным нарушениям правил дорожного движения. Проявление поведенческого, эмоционального и когнитивного компонентов агрессивности водителей по

отношению к другим участникам дорожного движения способствует снижению безопасности дорожного движения.

Полученные данные определенным образом согласуются с результатами исследований, в которых было установлено, что физическая и вербальная агрессия, враждебность одного водителя по отношению к другим водителям проявляются в открытой угрозе, криках и жестах, световых и звуковых сигналах. Данные компоненты агрессивности возникают у водителей во время вождения автомобиля как сознательно, так и бессознательно.

Для неагрессивных стилей вождения автомобиля были установлены следующие корреляционные взаимосвязи с компонентами агрессивности водителей вне зависимости от пола респондента: физическая ( $r = -0,20$ ;  $p \leq 0,01$ ) и вербальная агрессия ( $r = -0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ), гнев ( $r = -0,18$ ;  $p \leq 0,01$ ) и враждебность ( $r = -0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) отрицательно коррелируют с терпеливым стилем вождения автомобиля.

Отрицательная корреляция между физической агрессией ( $r = -0,11$ ;  $p \leq 0,05$ ) и осторожным стилем вождения автомобиля и отсутствие других связей с компонентами агрессивности говорят о том, что водители данного стиля вождения автомобиля характеризуются внимательностью и тщательным соблюдением правил дорожного движения. Относительно компонентов агрессивности и безаварийного стиля вождения автомобиля не было установлено ни одной значимой корреляционной взаимосвязи. Ряд зарубежных исследователей ассоциируют агрессивное вождение с рискованным поведением и эмоциональными состояниями, такими как гнев, которые мешают вниманию, восприятию, обработке информации и координации движений.

Стиль вождения автомобиля определяется особенностями реагирования водителей на ситуации провокации агрессии. К эмоциональным реакциям на ситуации провокации агрессии относятся следующие эмоции: злость (гнев), радость, печаль (горе) и страх. В качестве поведенческих реакций на ситуации провокации агрессии рассматриваются: активная агрессия (открытый ответ на провокацию агрессии в оскорбительной манере), пассивная агрессия (респондент не в состоянии открыто ответить и делает это в иной форме), подавление агрессии, ассертивная реакция и бегство (уход из ситуации).

Водители, испытывающие эмоцию злости на ситуации провокации агрессии, склонны к агрессивному ( $r = 0,22$ ;  $p \leq 0,01$ ) и высокоскоростному ( $r = 0,19$ ;  $p \leq 0,01$ ) стилям вождения автомобиля, в то время как водители, склонные к терпеливому ( $r = -0,16$ ;  $p \leq 0,05$ ) и осторожному ( $r = -0,12$ ;  $p \leq 0,05$ ) стилям вождения автомобиля, не характеризуются проявлением эмоции злости на ситуации провокации агрессии. Установлена положительная взаимосвязь

между эмоцией радости ( $r = 0,19$ ;  $p \leq 0,01$ ) на ситуациюprovокации агрессии и опасным стилем вождения автомобиля.

Водители, характеризующиеся активной агрессией на ситуацииprovокации агрессии, склонны к опасному ( $r = 0,27$ ;  $p \leq 0,01$ ), агрессивному ( $r = 0,32$ ;  $p \leq 0,01$ ) и высокоскоростному ( $r = 0,19$ ;  $p \leq 0,01$ ) стилям вождения и менее расположены к терпеливому ( $r = -0,21$ ;  $p \leq 0,01$ ) стилю вождения автомобиля. Было установлено, что водители, склонные к пассивной агрессии ( $r = 0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) в ситуацияхprovокации агрессии, характеризуются опасным стилем вождения, а склонные к ассертивной реакции ( $r = 0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) – высокоскоростным стилем вождения автомобиля. Кроме того, водители, не склонные к подавлению агрессии ( $r = -0,13$ ;  $p \leq 0,05$ ) и бегству ( $r = -0,17$ ;  $p \leq 0,01$ ) в ответ на ситуацииprovокации агрессии, характеризуются тревожным стилем вождения автомобиля.

Поиск надежных предикторов стиля вождения автомобиля, то есть прогностических психологических показателей, предпринимается в различных областях психологии. Именно регрессионный анализ дает возможность проверить адекватность системы предикторов, включающей все требуемые теорией переменные. Вычисленные психологические предикторы позволяют повысить точность прогноза стиля вождения автомобиля в социальной психологии, выявить круг факторов, участвующих в формировании данных стилей вождения, а также оценить сравнительный вклад этих факторов в прогнозируемые эффекты. При использовании регрессионного анализа как метода построения прогноза предикторами являются такие независимые переменные, изменения которых приводят к изменениям других зависимых переменных – откликов.

Регрессионный анализ позволил определить равенства между стилями вождения автомобиля и независимыми переменными. Прогностическими показателями агрессивных стилей вождения автомобиля являются следующие: диссоциативный – высокие показатели агрессивности, асоциальности и робости; высокоскоростной – высокие показатели психотизма и активной агрессии на ситуацииprovокации агрессии; опасный – высокие показатели агрессивности, асоциальности и радости в ситуацииprovокации агрессии, а также низкий уровень женственности; агрессивный – высокие показатели агрессивности водителя, психотизма и активной агрессии на ситуацииprovокации агрессии.

Таким образом, полученные данные позволили провести операционализацию понятия «агрессивный стиль вождения автомобиля» через эмпирические индикаторы. Под агрессивным стилем вождения автомобиля

следует понимать стиль вождения автомобиля (паттерн поведения, совокупность действий водителя), характеризующийся физической и вербальной агрессией, гневом и враждебностью к другим участникам дорожного движения, активной агрессией в ситуацияхprovokacii агрессии и рядом личностных черт водителя: психотизмом, невротизмом, депрессией, агрессивностью, общей активностью, расторможенностью.

## ЗАКЛЮЧЕНИЕ

### Основные научные результаты диссертации

1. Действия водителей по управлению автомобилем меняются под влиянием разнообразных психологических факторов. Под стилем вождения автомобиля следует понимать паттерн поведения, совокупность действий водителя, управляющего автомобилем, обусловленных рядом личностных и средовых факторов, определяющих уровень безопасности (аварийности) на дороге. Под агрессивным стилем вождения автомобиля следует понимать совокупность действий водителя, определяющихся: личностными характеристиками водителя (психотизм, невротизм, депрессия, агрессивность, общая активность, расторможенность); физической и вербальной агрессией, гневом и враждебностью к другим участникам дорожного движения, активной агрессией в ситуацияхprovokacii агрессии [2; 16; 19; 20].

2. В качестве личностных факторов, влияющих на стиль вождения автомобиля, можно выделить: психотизм, невротизм, агрессивность, тревожность, общительность, экстраверсия-интроверсия, поиск ощущений, импульсивность, локус контроля. В качестве личностных факторов агрессивного вождения автомобиля можно выделить: агрессивность, психотизм, невротизм, тревожность, общительность, экстраверсию-интроверсию, поиск ощущений, импульсивность, локус контроля [2; 5; 11; 17; 28].

3. Результаты психометрических процедур позволили сделать вывод о высокой валидности и надежности методики «Многофакторный опросник стиля вождения». Диагностический инструментарий, адаптированный для изучения стиля вождения автомобиля, позволяет выявить восемь стилей вождения автомобиля. К агрессивным стилям вождения автомобиля относят диссоциативный, высокоскоростной, опасный и агрессивный; к неагgressивным – осторожный, тревожный, безаварийный и терпеливый [1; 6].

4. Доминирующие стили вождения автомобиля – это стили вождения автомобиля, к которым водители преимущественно склонны (чаще всего характеризуются). Вне зависимости от пола водителя доминирующее

положение занимают осторожный, терпеливый и безаварийный стили вождения автомобиля. В субординационном положении в иерархии находятся предпочтаемые стили вождения автомобиля. Для мужчин предпочтаемыми стилями вождения автомобиля являются агрессивный, высокоскоростной и тревожный, в то время как для женщин – тревожный, агрессивный и высокоскоростной стили. В результате анализа было установлено, что в позиции слабовыраженных стилей вождения располагаются опасный и диссоциативный стили вождения автомобиля вне зависимости от пола водителя. Сравнительный анализ показал, что для мужчин в большей степени, чем для женщин, характерно проявление опасного, агрессивного и высокоскоростного стилей вождения автомобиля. Для женщин в большей степени, чем для мужчин, характерно проявление тревожного, терпеливого и осторожного стилей вождения автомобиля [4; 15].

5. Стиль вождения автомобиля определяется рядом личностных особенностей водителя. Установлены взаимосвязи между личностными характеристиками водителей и стилями вождения автомобиля. Для агрессивных стилей вождения автомобиля выявлены положительные взаимосвязи между: диссоциативным стилем вождения и невротизмом, психотизмом, депрессией и робостью; высокоскоростным – невротизмом, психотизмом, депрессией, общей активностью, робостью; опасным – психотизмом, депрессией, общей активностью, расторможенностью; агрессивным – психотизмом, депрессией, расторможенностью. Установлены отрицательные взаимосвязи между опасным стилем вождения автомобиля и эстетической впечатлительностью, женственностью; агрессивным стилем вождения и женственностью. Для неагgressивных стилей вождения автомобиля установлены следующие корреляционные взаимосвязи: положительная корреляция между осторожным стилем вождения и общей активностью, общительностью; безаварийным и совестливостью; отрицательная корреляция между терпеливым стилем вождения и невротизмом. Значимых взаимосвязей между тревожным стилем вождения и личностными характеристиками не было обнаружено [3; 5; 10; 12; 16; 23].

6. Водители с высоким уровнем агрессивности более склонны к диссоциативному, высокоскоростному, опасному, агрессивному и тревожному стилям вождения автомобиля, чем водители с низким уровнем агрессивности. Водители с низким уровнем агрессивности более расположены к терпеливому стилю вождения автомобиля, чем водители с высоким уровнем агрессивности. Мужчины с высоким уровнем агрессивности, по сравнению с мужчинами с низким уровнем агрессивности, более склонны к диссоциативному,

высокоскоростному, опасному, агрессивному и тревожному стилям вождения автомобиля. Для женщин с высоким уровнем агрессивности более характерны диссоциативный, опасный, агрессивный и высокоскоростной стили вождения автомобиля, чем для женщин с низким уровнем агрессивности. Кроме того, женщинам с низким уровнем агрессивности более, чем женщинам с высоким уровнем агрессивности, свойствен осторожный стиль вождения автомобиля. Мужчины с высоким уровнем агрессивности более склонны к агрессивному стилю вождения автомобиля и менее – к диссоциативному стилю вождения, чем женщины с высоким уровнем агрессивности. Мужчины с низким уровнем агрессивности более склонны к опасному и высокоскоростному стилям вождения автомобиля и менее – к осторожному стилю вождения, чем женщины с низким уровнем агрессивности [2; 5; 7; 11; 13; 18; 19; 28].

7. Определены взаимосвязи между компонентами агрессивности и стилями вождения автомобиля. Для агрессивных стилей вождения автомобиля установлены положительные взаимосвязи между: диссоциативным стилем вождения и физической агрессией, вербальной агрессией, враждебностью; опасным, агрессивным, высокоскоростным стилями вождения автомобиля и физической агрессией, вербальной агрессией, гневом, враждебностью. Стиль вождения автомобиля определяется особенностями реагирования водителей на ситуации провокации агрессии. Для агрессивных стилей вождения автомобиля определены положительные взаимосвязи между: агрессивным, высокоскоростным стилями и эмоцией злости; опасным и эмоцией радости. Установлены положительные взаимосвязи показателей поведенческих реакций на ситуации провокации агрессии и агрессивных стилей вождения автомобиля: опасный, агрессивный, высокоскоростной стили вождения с активной агрессией; опасный – с пассивной агрессией; высокоскоростной – с ассертивной реакцией [2; 5; 8; 9; 14; 21; 22; 25; 26].

### **Рекомендации по практическому использованию результатов**

В результате исследования получены данные, практическое применение которых имеет большой научный потенциал и определяет перспективы теоретических и прикладных исследований.

Результаты диссертационного исследования могут быть использованы:

- 1) для разработки профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения в Республике Беларусь;
- 2) для создания программ психологических тренингов, направленных на снижение правонарушений и коррекцию агрессивных действий водителей на дороге;

3) для обогащения и расширения содержания учебных курсов «Основы управления транспортным средством и безопасность движения», «Правила дорожного движения»;

4) при написании пособий для преподавателей психологии агрессии и насилия, психологии труда, автотранспортной психологии.

Результаты диссертационного исследования приняты к использованию ООО «Белфлортранс» (акт о практическом использовании результатов исследования в рабочем процессе от 15.01.2018 г.), ООО «Майдан-транс» (акт о практическом использовании результатов исследования в рабочем процессе от 17.01.2018 г.).

## **СПИСОК ПУБЛИКАЦИЙ СОИСКАТЕЛЯ УЧЕНОЙ СТЕПЕНИ**

### **Статьи в соответствии с п. 18 Положения о присуждении ученых степеней и присвоения ученых званий в Республике Беларусь**

1. Астрейко, Н. С. Адаптация многофакторного опросника стиля вождения / И. А. Фурманов, Н. С. Астрейко // Философия и соц. науки. – 2016. – № 2. – С. 88–93.

2. Астрейко, Н. С. Агрессивность как личностная детерминанта стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Зб. навук. пр. / Акад. паслядыплом. адукацыі. – Мінск, 2016. – Вып. 14. – С. 43–50.

3. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь психологических характеристик водителей и стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Журн. БГУ. Философия. Психология. – 2017. – № 3. – С. 92–95.

4. Астрейко, Н. С. Половые различия водителей в стилях вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Зб. навук. пр. / Акад. паслядыплом. адукацыі. – Мінск, 2017. – Вып. 15. – С. 23–29.

5. Астрейко, Н. С. Личностные факторы стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Журн. БГУ. Философия. Психология. – 2019. – № 1. – С. 117–124.

### **Статьи в других научных изданиях**

6. Астрейко, Н. С. Диагностический инструментарий изучения стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Ступени: сб. науч. ст. магистрантов и аспирантов / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы; редкол.: А. В. Ракицкая [и др.]. – Гродно: ГрГУ, 2017. – С. 27–32.

7. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь между стилем вождения автомобиля и агрессией женщин-водителей / Н. С. Астрейко // Ступени: сб. науч. статей

магистрантов и аспирантов / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы; редкол.: А. В. Ракицкая [и др.]. – Гродно: ГрГУ, 2018. – С. 32–36.

### **Статьи в сборниках материалов научных конференций**

8. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь агрессии и стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Психология глазами студентов: матер. XIII ежегодной науч. конф. студентов, магистрантов и аспирантов фак. филос. и соц. наук, Минск, 28 апреля 2016 г. : в 2 ч. / Белорус. гос. ун-т; под ред. А. С. Солодухо, Г. А. Фофановой. – Минск: БГУ, 2016. – Ч. 1. – С. 4–6.
9. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь между стилем вождения автомобиля и реакциями на провокацию агрессии водителей / Н. С. Астрейко // Актуальные проблемы современной психологии: сб. матер. XVII междунар. студ. науч.-прак. конф., Гродно, 5 апреля 2017 г. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы; редкол.: А. В. Ракицкая, В. А. Лаврищева; под науч. ред. О. Г. Митрофановой. – Гродно: ГрГУ, 2017. – С. 29–31.
10. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь психологических характеристик и стиля вождения автомобиля для мужчин-водителей / Н. С. Астрейко // Проблеми особистості в сучасній науці: результати та перспективи дослідження: матер. XIX міжнар. конф. молодих науковців, Київ, 17 березня 2017 р. / Київ. нац. ун-т им. Т. Шевченко; под ред. И. В. Данилюка, С. Ю. Пащенко. – Київ: Логос, 2017. – С. 21–23.
11. Астрейко, Н. С. Стиль вождения автомобиля: личностные и ситуационные факторы / Н. С. Астрейко // Психология глазами студентов: матер. XIV ежегодной науч. конф. студентов, магистрантов и аспирантов фак. филос. и соц. наук, Минск, 19 апреля 2017 г. : в 2 ч. / Белорус. гос. ун-т; под ред. А. С. Солодухо, Г. А. Фофановой. – Минск: БГУ, 2017. – Ч. 1. – С. 6–8.
12. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь личностных факторов и стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Личность, интеллект, метакогниции: исследовательские подходы и образовательные практики: матер. II междунар. науч.-прак. конф., Калуга, 20–22 апреля 2017 г. / Калуж. гос. ун-т им. К. Э. Циолковского. – Калуга: Изд-во АКФ «Политоп», 2017. – С. 158–165.
13. Астрейко, Н. С. Зависимость стиля вождения автомобиля от агрессивности водителя / Н. С. Астрейко // Современное общество, профсоюзы и проблемы молодёжи: матер. XXI междунар. науч. конф. студентов, магистрантов и аспирантов, Гомель, 4 мая 2017 г. / Гомельский филиал Междунар. ун-та «МИТСО»; под общ. ред. С. И. Ляха. – Минск: Право и экономика, 2017. – С. 237–239.

14. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь между стилем вождения автомобиля и реакциями на провокацию агрессии женщин-водителей / Н. С. Астрейко // Психология – наука будущего: матер. VII междунар. конф. молодых ученых, М., 14–15 ноября 2017 г. / Институт психологии РАН; под ред. А. Л. Журавлева, Е. А. Сергиенко. – М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2017. – С. 71–73.

15. Астрейко, Н. С. Агрессивное поведение водителей: половые различия в формах агрессии на дороге и реакциях на провокацию агрессии / Н. С. Астрейко // Mediul social contemporan între reprezentare, interpretare și schimbare: materialele conferinței științifice internaționale, Bălți, 15 decembrie 2017 [Современная социальная среда между представлением, интерпретацией и изменением: матер. междунар. науч. конф., Бельцы, 15 декабря 2017 г.] / Universitatea de Stat «Alecu Russo» din Bălți; com. org.: M. Șleahtățchi (președinte) [et al.]. – Bălți: Universitatea de Stat «Alecu Russo» din Bălți, 2018. – Vol. 2. – Р. 224–230.

16. Астрейко, Н. С. Изучение стиля вождения автомобиля в современном технократическом обществе / Н. С. Астрейко // Человек в условиях неопределенности: сб. науч. трудов, Самара, 19–20 апреля 2018 г. : в 2 т. / Самар. гос. техн. ун-т; под общ. и науч. ред. Е. В. Бакшутовой, О. В. Юсуповой, Е. Ю. Двойниковой. – Самара: Самар. гос. техн. ун-т, 2018. – Т. 2. – С. 192–195.

17. Астрейко, Н. С. Психологические факторы агрессивного стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Личность, интеллект, метакогниции: исследовательские подходы и образовательные практики: матер. III междунар. науч.-прак. конф., Калуга, 19–21 апреля 2018 г. / Калуж. гос. ун-т им. К. Э. Циолковского. – Калуга: ИП Якунин А.В., 2018. – С. 116–124.

18. Астрейко, Н. С. Различия в стилях вождения автомобиля в зависимости от уровня агрессивности водителя / Н. С. Астрейко, И. А. Фурманов // Психология XXI века: психология как наука, искусство и призвание: сб. науч. трудов участников междунар. науч. конф. молодых ученых, Санкт-Петербург, 23–25 апреля 2018 г. : в 2 т. / Санкт-Петербург. гос. ун-т. – СПб.: Изд-во ВВМ, 2018. – Т. 1. – С. 461–466.

### Тезисы докладов

19. Астрейко, Н. С. Агрессивное вождение как особенность поведения современного водителя / Н. С. Астрейко // От идеи – к инновации: матер. XXII Респ. студ. науч.-прак. конф., Мозырь, 23 апреля 2015 г. : в 2 ч. / Мозыр. гос. педаг. ун-т им. И. П. Шамякина. – Мозырь: МГПУ им. И. П. Шамякина, 2015. – Ч. 1. – С. 96–97.

20. Астрейко, Н. С. Определение стиля вождения автомобиля в социокультурном пространстве города [Электронный ресурс] / Н. С. Астрейко // Молодежь в социально-культурной среде города к 450-летию города Орла: матер. межвуз. науч.-прак. конф., Орел, 4–11 апреля 2016 г. / Орлов. гос. ин-т культуры ; редкол.: Т. М. Анурина, А. В. Гречникова, С. Р. Ерёмина. – Орел: Орлов. гос. ин-т культуры, 2016. – 1 электрон. опт. диск (CD-ROM). – Раздел 1.

21. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь агрессивного поведения и стиля вождения автомобиля на дороге / Н. С. Астрейко // Актуальные проблемы современной психологии: сб. матер. XVI студ. науч.-прак. конф., Гродно, 12 апреля 2016 г. / Гродн. гос. ун-т им. Я. Купалы; редкол.: Л. М. Даукша, А. А. Щитковская; под науч. ред. А. В. Ракицкой. – Гродно: ГрГУ, 2016. – С. 21–22.

22. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь агрессии и стилей вождения автомобиля для мужчин-водителей / Н. С. Астрейко // Ананьевские чтения – 2016: Психология: вчера, сегодня, завтра: матер. междунар. науч. конф., Санкт-Петербург, 25–29 октября 2016 г. : в 2 т. / Санкт-Петербург. гос. ун-т.; отв. ред. А. В. Шаболас, Н. В. Гришина, С. В. Медников, Д. Н. Волков. – СПб.: Айсинг, 2016. – Т. 2. – С. 262–263.

23. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь психохарактеристик и стиля вождения автомобиля для женщин / Н. С. Астрейко // Молодые исследователи – регионам: матер. междунар. науч. конф., Вологда, 18–19 апреля 2017 г. : в 4 т. / Вологод. гос. ун-т; отв. ред. А. А. Синицын. – Вологда: ВоГУ, 2017. – Т. 3. – С. 433–435.

24. Астрейко, Н. С. Прогностические психологические показатели стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко, И. А. Фурманов // Ананьевские чтения – 2017: Преемственность в психологической науке: В. М. Бехтерев, Б. Г. Ананьев, Б. Ф. Ломов: матер. междунар. науч. конф., Санкт-Петербург, 24–26 октября 2017 г. / Санкт-Петербург. гос. ун-т.; отв. ред. Л. А. Головей, А. В. Шаболтас. – СПб.: Айсинг, 2017. – С. 139–140.

25. Астрейко, Н. С. Взаимосвязь между стилем вождения автомобиля и агрессией мужчин-водителей [Электронный ресурс] / Н. С. Астрейко // Молодежь в науке и творчестве: матер. междунар. науч. форума обучающихся, Гжель, 26 апреля 2017 г. / Гжел. гос. ун-т. – Гжель: ГГУ, 2018. – С. 522–523. – Режим доступа: <http://www.art-gzhel.ru/>. – Дата доступа: 25.01.2018.

26. Астрейко, Н. С. Стиль вождения автомобиля и реакции на провокацию агрессии у мужчин-водителей / Н. С. Астрейко // Молодые исследователи – регионам: матер. междунар. науч. конф., Вологда, 17 апреля

2018 г. : в 3 т. / Вологод. гос. ун-т : отв. ред. А. А. Синицын. – Вологда: ВоГУ, 2018. – Т. 3. – С. 235–236.

27. Астрейко, Н. С. Психологические предикторы стиля вождения автомобиля / Н. С. Астрейко // Психология глазами студентов: матер. XV ежегодной науч. конф. фак. философии и соц. наук с междунар. участием, Минск, 19 апреля 2018 г. : в 2 ч. / Белорус. гос. ун-т; под ред. А. С. Солодухо, Г. А. Фофановой. – Минск: БГУ, 2018. – Ч. 1. – С. 11–12.

28. Астрейко, Н. С. Факторы агрессивного стиля вождения автомобиля [Электронный ресурс] / Н. С. Астрейко // Молодежь в науке и творчестве: матер. междунар. науч. форума обучающихся, Гжель, 25 апреля 2018 г. / Гжел. гос. ун-т. – Гжель: ГГУ, 2018. – С. 574–575. – Режим доступа: <http://www.art-gzhel.ru/>. – Дата доступа: 26.12.2018.

## РЕЗЮМЕ

**Астрейко Наталья Сергеевна**

### **ЛИЧНОСТНЫЕ ФАКТОРЫ АГРЕССИВНЫХ СТИЛЕЙ ВОЖДЕНИЯ АВТОМОБИЛЯ**

**Ключевые слова:** вождение, стиль вождения автомобиля, агрессивное вождение автомобиля, агрессивный стиль вождения автомобиля, личностные факторы, агрессивность, агрессия на дороге, уровень агрессивности, реакции на ситуации провокации агрессии.

**Цель исследования:** определить личностные факторы агрессивных стилей вождения автомобиля.

**Методы исследования:** анализ научной литературы, опрос (анкетирование), методы математической статистики, анализ и интерпретация полученных данных.

**Полученные результаты и их новизна.** Проведен теоретико-эмпирический анализ влияния личностных факторов на агрессивные стили вождения автомобиля. Проведена операционализация понятия «агрессивный стиль вождения автомобиля». Адаптирован диагностический инструментарий «Многофакторный опросник стиля вождения». Выделены половые различия в диагностических показателях стилей вождения автомобиля, и построены иерархии стилей вождения автомобиля для мужчин и женщин. Установлены взаимосвязи между показателями стилей вождения автомобиля и личностными характеристиками водителей. Определены значимые взаимосвязи между стилем вождения автомобиля и компонентами агрессивности, уровнем агрессивности водителя, реакциями на ситуации провокации агрессии.

**Рекомендации по использованию и область применения.** Материалы диссертационного исследования могут быть использованы для разработки профилактических мероприятий, направленных на повышение безопасности дорожного движения в Республике Беларусь. По материалам исследования могут быть созданы программы психологических тренингов, направленных на снижение уровня агрессивности и коррекцию агрессивных действий водителей на дороге. Полученные результаты могут быть включены в дисциплины «Основы управления транспортным средством и безопасность движения», «Правила дорожного движения» для обогащения и расширения содержания указанных курсов. Материалы диссертации могут быть использованы при написании пособий для преподавателей психологии агрессии и насилия, психологии труда, автотранспортной психологии.

## РЭЗЮМЭ

**Астрэйка Наталля Сяргеевна**

### **АСОБАСНЫЯ ФАКТАРЫ АГРЭСІЎНЫХ СТЫЛЯЎ КІРАВАННЯ АЎТАМАБІЛЕМ**

**Ключавыя слова:** кіраванне, стыль кіравання аўтамабілем, агрэсіўнае кіраванне аўтамабілем, агрэсіўны стыль кіравання аўтамабілем, асобасныя фактары, агрэсіўнасць, агрэсія на дарозе, узровень агрэсіўнасці, рэакцыі на сітуацыі правакацыі агрэсіі.

**Мэта даследавання:** вызначыць асобасныя фактары агрэсіўных стыляў кіравання аўтамабілем.

**Метады даследавання:** аналіз навуковай літаратуры, апытанне (анкетаванне), метады матэматычнай статыстыкі, аналіз і інтэрпрэтацыя атрыманых дадзеных.

**Атрыманыя вынікі і іх навізна.** Праведзены тэарэтыка-эмпірычны аналіз уплыву асобасных фактараў на агрэсіўныя стылі кіравання аўтамабілем. Праведзена аперацыяналізацыя паняцця «агрэсіўны стыль кіравання аўтамабілем». Адаптаваны дыягнастычны інструментарый «Шматфактарны апытальнік стылю кіравання». Вылучаны палавыя адрозненні ў дыягнастычных паказчыках стыляў кіравання аўтамабілем, і пабудаваны іерархія стыляў кіравання аўтамабілем для мужчын і для жанчын. Устаноўлены ўзаемасувязі паміж паказчыкамі стыляў кіравання аўтамабілем і асобаснымі характарыстыкамі кіроўцаў. Вызначаны значныя ўзаемасувязі паміж стылямі кіравання аўтамабілем і кампанентамі агрэсіўнасці, узроўнем агрэсіўнасці кіроўцы, рэакцыямі на сітуацыі правакацыі агрэсіі.

**Рэкамендацыі па выкарыстанні і сферы ўжывання.** Матэрыялы дысертацийнага даследавання могуць быць выкарыстаны пры распрацоўцы прафілактычных мерапрыемстваў, накіраваных на павышэнне бяспекі дарожнага руху ў Рэспубліцы Беларусь. Па матэрыялах даследавання могуць быць распрацаваны праграмы псіхалагічных трэнінгаў, накіраваных на зніжэнне ўзроўню агрэсіўнасці і карэкцыю агрэсіўных дзеянняў кіроўцаў на дарозе. Атрыманыя вынікі могуць быць уключаны ў дысцыпліны «Асновы кіравання транспартнымі сродкамі і бяспека руху», «Правілы дарожнага руху» для ўзбагачэння і пашырэння зместу названых курсаў. Матэрыялы дысертациі могуць быць выкарыстаны пры напісанні дапаможнікаў для выкладчыкаў псіхалогіі агрэсіі і гвалту, псіхалогіі працы, аўтатранспартнай псіхалогіі.

## SUMMARY

**Astreika Natallia**

### **PERSONAL FACTORS OF AGGRESSIVE DRIVING STYLES**

**Keywords:** driving, driving style, aggressive driving, aggressive driving style, personal factors, aggression, aggression on the road, level of aggression, reaction to the situations of provocation of aggression.

**The purpose of research:** to determine the personal factors of aggressive driving styles.

**Research methods:** analysis of scientific literature, survey (questionnaire), mathematical statistics methods, analysis and interpretation of data.

**Obtained results and their novelty.** A theoretical and empirical analysis of the impact of personal factors on aggressive driving styles carried out. The concept of «aggressive driving style» has been operationalized. The «Multidimensional Driving Style Inventory» has been adapted. Singled out sexual differences of the driving styles, and defined the hierarchies of driving styles for men and women. The relationship between the indicators of driving styles and personal characteristics of drivers are defined. Determined the significance of the relationship between the driving style and components of aggression, level of driver's aggressiveness, reactions to the situations of provocation of aggression.

**Recommendations on the use and a scope.** The materials of the research can be used in the development of preventive measures, aimed at improving the safety of traffic in the Republic of Belarus. Research materials can be developed psychological training programs aimed at correcting aggressive behavior and aggressive actions of drivers on the road. The results obtained may be included in the disciplines «Fundamentals of vehicle control and traffic safety», «Traffic rules» to enrich and expand the content of these courses. The results can be used by teachers of psychology of aggression and violence, organizational psychology, psychology of the road transport.