



УДК: 159.923

*Эльвина ЗАКИРОВА,*  
Независимый соискатель (PhD) НУУз  
E-mail: [alvinazakirova@gmail.com](mailto:alvinazakirova@gmail.com)

На основе рецензии и.о.доцента филиала МГУ имени М.В.Ломоносова в г.Ташкенте, PhD М. Рябовой

### HAYDOVCHILAR TOMONIDAN YO'L HARAKATI XAVFSIZLIGIGA RIOYA QILISHNING SHAXSIY VA REGULYATOR XUSUSIYATLARI

Аннотация

Ushbu maqolada haydovchilarning haydash xatti-harakatlariga xavfga moyillik, haydovchilarning xabardorligi, diqqatligi va o'zini o'zi boshqarishning ta'siri o'rganiladi. Yo'l harakati xavfsizligining kognitiv, hissiy va xulq-atvor tarkibiy qismlariga alohida e'tibor qaratilgan. Ushbu maqolada 502 nafar respondent haydovchilarning ma'lumotlari asosida tadqiqot tahlili keltirilgan. Tadqiqot natijalari o'zini o'zi boshqarish, xabardorlik va xavfga moyillikni nazorat qilishning xavfsiz haydash omillari sifatida muhimligini tasdiqlaydi. Ushbu topilmalarning amaliy ahamiyati yo'l harakati xavfsizligini oshirishga va kelajakdagi haydovchilar uchun yuqori sifatli treninglarni o'tkazishga qaratilgan dasturlarni ishlab chiqishda foydalanish potensialida yotadi.

**Kalit so'zlar:** Yo'l harakati xavfsizligi, haydovchi, xavf, xabardorlik, o'zini o'zi boshqarish, diqqat, avtotransport.

### ЛИЧНОСТНЫЕ И РЕГУЛЯТОРНЫЕ ОСОБЕННОСТИ СОБЛЮДЕНИЯ ДОРОЖНОЙ БЕЗОПАСНОСТИ ВОДИТЕЛЯМИ

Аннотация

В статье рассматривается влияние склонности к риску, осознанности и внимательности водителей, их саморегуляции на особенности дорожного поведения водителей. Особое внимание уделяется когнитивным, эмоциональным и поведенческим компонентам соблюдения безопасности дорожного движения. Представлен анализ исследования на основе данных 502 респондентов- водителей автотранспортных средств. Полученные результаты подтверждают значимость саморегуляции, осознанности и контроля рискованного поведения как факторов безопасного вождения. Практическая значимость заключается в возможности использования полученных результатов при разработке программ, направленных на повышение безопасности дорожного движения и качественной подготовки будущих водителей.

**Ключевые слова:** Дорожная безопасность, водитель, риск, осознанность, саморегуляция, внимательность, автотранспорт.

### PERSONAL AND REGULATORY CHARACTERISTICS OF ROAD SAFETY OBSERVANCE BY DRIVERS

Annotation

This article examines the influence of risk propensity, driver awareness, attentiveness, and self-regulation on drivers' behavior. Particular attention is paid to the cognitive, emotional, and behavioral components of road safety. This article presents an analysis of the study based on data from 502 respondent-drivers. The findings confirm the importance of self-regulation, awareness, and risk-taking behavior control as factors in safe driving. The practical significance of these findings lies in the potential use in developing programs aimed at improving road safety and providing high-quality training for future drivers.

**Key words:** Road safety, driver, risk, awareness, self-regulation, attentiveness, auto transport.

**Введение.** В условиях повышенной интенсивности автотранспорта проблема обеспечения безопасности дорожного движения приобретает особую социальную значимость. На основе анализа данных статистического центра, в Узбекистане в результате 9226 ДТП погибли 2188 человек, получили травмы- 8901 гражданин. Исходя из подобных данных, повышение уровня безопасности дорожно-транспортной среды – не только важная цель, но и одно из главных условий устойчивого развития, для осуществления которой, необходимо сделать безопасность основным критерием всех решений и действий, т.к. это касается каждого гражданина, причастному к дорожному движению. В связи с этим возникает особая необходимость изучения психологических особенностей, личностных качеств и регуляторных детерминантов определяющих поведение участников дорожного движения.

**Литературный обзор.** Современные исследования показывают, что поведение водителей формируется под влиянием целого комплекса личностных и регуляторных характеристик. Среди них особое место занимают:

склонность к риску, осознанность и внимательность, особенности саморегуляции поведения, как непосредственное проявление поведенческих стратегий на дороге. Рискованное поведение водителей можно рассматривать как один из факторов высокой аварийности. Часто это- нарушение правил дорожного движения, превышение скорости, агрессивная манера вождения, неиспользование ремня безопасности. Важным аспектом является восприятие риска и склонность к рискованному поведению, которое может быть связано с более низким контролем и саморегуляцией. Практика вождения в состоянии алкогольного опьянения, также может рассматриваться как более рискованное поведение, т.к. значительно возрастает риск возникновения ДТП [6]. Если обобщить исследования связанные с водительской деятельностью, то можно обратить внимание на своеобразные «блоки» поведения водителей связанные с рискованным вождением: а) отдельные действия связанные с нарушением норм и правил безопасности; б) различные поведенческие паттерны, связанные с агрессивным поведением- вождением автотранспортным

средством с целью воздействовать на других участников дорожного движения или также, так называемое «соперничающее» вождение, когда водитель определенного транспортного средства, пытается сохранить на дороге свое преимущество [10]. По мнению С.Е. Борисовой, поведенческие особенности зависят также и от вида транспортного средства, что вызывает необходимость создания своеобразных портретов водителей, в которых будет заложена основа их принадлежности к конкретному типу, другими словами важно рассматривать не только возраст, стаж вождения, пол, но и необходимость рассмотрения психологического типа [2]. Отдельное внимание заслуживает осознанность как характеристика, снижающая автоматизм поведения и способствующая эмоциональному балансу. Согласно К.В. Brown и R.M. Ryan высокий уровень осознанности связан с лучшей концентрацией, снижением уровня тревожности и более адекватным реагированием в сложных ситуациях, в том числе и за рулём [7]. Как отмечает в своей работе Голубева О.А. развивая уверенность, настойчивость, самообладание и выдержку, каждый человек сможет преодолеть свои отрицательные эмоции, особенно во время критических ситуаций на дороге [4]. Говоря о саморегуляции в контексте дорожной безопасности, мы говорим о способности человека контролировать, корректировать свое поведение в зависимости от задач, контекста. Способность к саморегуляции может выступать как защитный фактор против рискованного поведения водителей, а ее низкий уровень – как предиктор нарушения правил дорожного движения. По мнению А.В. Морсановой, саморегуляция включает в себя – целеполагание, моделирование, программирование, оценку результатов, а также гибкость, надёжность и настойчивость, а исследования показывают, что высокий уровень саморегуляции способствует формированию более безопасной и стабильной модели поведения в стрессогенных ситуациях [3].

Одной из главных задач является минимизация рисков проявления различных конфликтных ситуаций в процессе вождения. Здесь нельзя не упомянуть о необходимости социально-психологической подготовленности водителей к различным ситуациям в условиях дорожной среды, где необходима разработка

Таблица 1

Корреляционные связи показателей опросника соблюдения безопасности дорожного движения, методик склонности к риску, осознанности и внимательности, и шкал методики стиля саморегуляции поведения

	Шкала Когнитивная	Шкала Эмоциональная	Шкала Поведенческая	Общий балл отклонения к дорожной безопасности
Методика склонности к риску	0,037	-0,103*	-0,119**	-0,079
Шкала оценки осознанности и внимательности	0,33	0,48	0,245**	0,126**
Методика стиля саморегуляции поведения				
Планирование целей	0,053	0,82	0,139**	0,109*
Моделирование значимых условий достижения целей	-0,40	-0,47	0,065	-0,023
Программирование действий	0,113*	0,196**	0,231**	0,209**
Оценивание результатов	0,72	0,105*	0,78	0,102*
Гибкость	0,156**	0,123**	0,158**	0,190**
Надежность	-0,96*	-0,124**	-0,028	-0,135**
Настойчивость	0,223**	0,179**	0,176**	0,249**

Примечание: \*\*  $p < 0,01$ , \*  $p < 0,05$

Получается, что водители осведомленные в области безопасности дорожного поведения склонны к гибкости- легко перестраиваются, способны вносить коррекции в систему саморегуляции при изменении условий дорожной среды, однако в психологически напряженных и довольно сложных ситуациях они редко склонны сохранять устойчивость осознанной саморегуляции, а вот упорство и решительность ярко

правового восприятия всего общества по соблюдению правил дорожного движения [1].

**Методология исследования.** Методологической основой исследования выступили, системный биопсихосоциальный подход Дж.Энджела; теория отношений В.Н. Мясищева; антропологический и гуманистический подходы к пониманию здоровью. В качестве психодиагностических методик применялись следующие опросники: 1-Авторский опросник «Соблюдение правил безопасности дорожного движения для водителей» (М.Карамян, Э.Закирова); 2-Методика склонности к риску (К.Леветина); 3-Шкала оценки осознанности и внимательности (К. Brown, R. Ryan) адаптация: Н. М. Юмартова, Н. В. Гришина; 4-Стиль саморегуляции поведения, ССПМ-2020 (В. И. Морсанова).

Исследование проводилось как в офлайн, так и в онлайн форматах: а) сбор анкет осуществлялся путем непосредственного предоставления участникам бумажных опросников в офлайн-режиме (384 анкеты); б) дистанционно, в данном случае анкета была составлена на платформе Google Forms и была распространена среди респондентов-водителей, а также на онлайн-платформах различных сообществах автолюбителей (118 анкет). Среднее время заполнения анкеты респондентом составляло  $\approx 20$  минут. После сбора результатов необходимого количества респондентов (502) все данные были экспортированы в программу SPSS для дальнейшей обработки данных. В качестве объектов исследования выступили водители грузовых и легковых автотранспортных средств проживающих на территории Республики Узбекистан в возрасте от 18 до 69 лет и стажем вождения от 1 месяца до 49 лет.

**Результаты исследования и их обсуждение.** Рассмотрим полученные результаты. Корреляционный анализ выявил положительные связи по шкалам Когнитивного компонента методики Соблюдения дорожной безопасности со шкалами методики Саморегуляции поведения, а именно со шкалой «Программирование действий» ( $r_s=0,113$ ,  $p < 0,05$ ), «Гибкость» ( $r_s=0,155$ ,  $p < 0,01$ ), «Надежность» ( $r_s=0,096$ ,  $p < 0,05$ ), «Настойчивость» ( $r_s=0,223$ ,  $p < 0,01$ ).

проявляется при достижениях поставленных целей. Обращая внимание на Эмоциональную шкалу мы можем увидеть отрицательную корреляцию с методикой склонности к риску ( $r_s=-0,103$ ,  $p < 0,05$ ), что свидетельствует о том, что люди эмоционально реагирующие на различные ситуации дорожной среды, весьма осторожны и склонность к риску находится у таких респондентов на низком уровне. Также, выявлены достоверные корреляционные взаимосвязи со шкалами

методики саморегуляции: «Программирование действий» ( $r_s=0,196$ ,  $p<0,01$ ), «Оценивание результатов» ( $r_s=0,105$ ,  $p<0,05$ ), «Гибкость» ( $r_s=0,123$ ,  $p<0,01$ ), «Надежность» ( $r_s=-0,124$ ,  $p<0,01$ ), «Настойчивость» ( $r_s=0,179$ ,  $p<0,01$ ). Данные показатели свидетельствуют о том, что водители эмоционально реагирующие на различные ситуации дорожного движения склонны к детальному планированию своих действий, говорит о развитости и адекватности в оценивании себя, своей деятельности и поведения, их отличает гибкость, т.е. они способны вносить корректирующие действия в свою деятельность при условиях изменения окружающей среды, отличаются решительностью в достижении поставленных целей, а вот уровень надежности говорит о том, что в сложных, психологически напряженных ситуациях им очень сложно сохранять осознанную саморегуляцию.

Поведенческий компонент методики соблюдения дорожной безопасности получил достоверные корреляционные взаимосвязи со следующими методиками и шкалами: методикой склонности к риску ( $r_s=-0,119$ ,  $p<0,01$ ), шкалой оценки осознанности и внимательности ( $r_s=0,245$ ,  $p<0,01$ ), со шкалами методики саморегуляции: «Планирование целей» ( $r_s=0,139$ ,  $p<0,01$ ), «Программирование действий» ( $r_s=0,231$ ,  $p<0,01$ ), «Гибкость» ( $r_s=0,158$ ,  $p<0,01$ ), «Настойчивость» ( $r_s=0,176$ ,  $p<0,01$ ). Получается, что водители склонные в своем поведении соблюдать основные правила и нормы поведения в условиях дорожной среды отличаются низким уровнем склонности к риску, высоким уровнем осознанности и внимательности, а в стиле саморегуляции поведения у таких водителей можно проследить детальное планирование, программирование своих действий, гибкость, настойчивость.

Рассмотрим заключительную шкалу общего бала отношения к дорожной безопасности. Наблюдаются достоверные взаимосвязи со шкалой оценки осознанности и внимательности ( $r_s=0,126$ ,  $p<0,01$ ), со шкалами методики саморегуляции поведения «Планирование целей» ( $r_s=0,109$ ,  $p<0,05$ ), «Программирование действий»

( $r_s=0,209$ ,  $p<0,01$ ), «Оценивание результатов» ( $r_s=0,102$ ,  $p<0,05$ ), «Гибкость» ( $r_s=0,190$ ,  $p<0,01$ ), «Надежность» ( $r_s=-0,35$ ,  $p<0,01$ ), «Настойчивость» ( $r_s=0,249$ ,  $p<0,01$ ). Получается, что водителей в целом обладающих высоким уровнем склонности к соблюдению правил дорожной безопасности, отличает высокий уровень осознанности и внимательности, а в стилях саморегуляции поведения можно проследить способность к планированию, программированию своих действий, их отличает адекватное оценивание себя и своих возможностей, гибкость и настойчивость, а вот надёжность, с точки зрения реагирования на сложные, психологически напряженные ситуации отражает неустойчивость осознанной саморегуляции психической активности и практической деятельности.

**Выводы и рекомендации.** Исходя из полученных данных для качественной системы подготовки водителей рекомендуется включение в программы подготовки специальных модулей, направленных на развитие осознанности, внимательности и навыков саморегуляции поведения. Также, для профилактики рискованного поведения целесообразно внедрение специальных психологических тренингов, направленных на формирование адекватного восприятия рискованных ситуаций и развития навыков принятия взвешенных решений в сложных дорожных ситуациях. Образовательные программы необходимо усилить содержательной практико-ориентированной частью-включить обязательное моделирование реальных дорожных ситуаций, анализ ошибок и обучение стратегиям безопасного поведения, программа должна мотивировать участников к безопасному вождению, также должна содержать в себе исчерпывающую информацию об особенностях управления автотранспортным средством [5,8]. Водительская деятельность, согласно популярному на сегодняшний день подходу - это самостоятельная деятельность и в данном случае практически полностью все ситуации происходящие в процессе управления транспортным средством зависят от самого водителя [9].

#### ЛИТЕРАТУРА

1. Абдулзянов Артур Рашидович Виды рисков в системе дорожно-транспортной безопасности // Известия ВУЗов. Поволжский регион. Общественные науки. 2018. №2 (46). URL: <https://cyberleninka.ru/article/n/vidy-riskov-v-sisteme-dorozhno-transportnoy-bezopasnosti> (дата обращения: 08.02.2026).
2. Борисова, С. Е. Правовое воспитание и психологические качества водителей транспортных средств / С. Е. Борисова. – URL: <http://xn7sbbaj7auwnffhk.xn--plai/article/18793> (дата обращения: 10.08.2025).
3. В. И. Моросанова, Н. Г. Кондратюк. Опросник В. И. Моросановой «Стиль саморегуляции поведения – ССПМ 2020» // Вопросы психологии, 2020. №4. С.155-167
4. Голубева, О. Ю. Эмоциональное состояние участников дорожного движения во время критических ситуаций на дороге / О. Ю. Голубева // Мир науки. Педагогика и психология. — 2023. — Т. 11. — № 1. С.1-13 — URL: <https://mir-nauki.com/PDF/40PSMN123.pdf>
5. Ершов С.В., Кочетова Т.В., Погодина А.В., Харченко М.А. Возможности и перспективы модификации курса «Психофизиологические основы деятельности водителя» в системе дополнительного образования [Электронный ресурс] // Психолого-педагогические исследования. 2021. Том 13. № 2. С. 72–88. DOI:10.17759/psyedu.2021130205
6. Мейнхард Г., Каарт Т., Кочетова Т.В. Опыт апробации модели диагностики водителей, склонных к рискованному вождению (эстонская и российская выборки) // Социальная психология и общество. 2018. Том 9. № 4. С. 119—133. DOI:10.17759/sps.2018090411
7. Brown K.W., Ryan R.M. The benefits of being present: Mindfulness and its role in psychological well-being // Journal of Personality and Social Psychology. — 2003. — Vol. 84, No. 4. — P. 822–848.
8. Jonah B.A. Sensation seeking and risky driving: A review and synthesis of the literature // Accident Analysis and Prevention. 1997. Vol. 29(5). P. 651–655.
9. Hatakka M., Keskinen E., Gregersen N., Glad A., Hernetkoski K. From control of the vehicle to personal self-control; broadening the perspectives to driver education // Transportation Research. Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2002. Vol. 5. P. 201–215.
10. Lam L.T. Factors associated with young drivers' car crash injury: Comparisons among learner, provisional, and full licensees // Accident Analysis & Prevention. 2003. Vol. 35. № 6. P. 913—920. DOI:10.1016/S0001-4575(02)00099-4