

Научная статья  
Статья в открытом доступе  
УДК 331.101.1  
doi: 10.30987/2658-4026-2025-2-225-235

## Оценка социального статуса водителя при прогнозировании развития дорожно-транспортных ситуаций

Юлия Игоревна Лобанова<sup>1✉</sup>

<sup>1</sup> Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета, Санкт-Петербург, Россия

<sup>1</sup> [gretta25@list.ru](mailto:gretta25@list.ru)

### Аннотация.

Статья посвящена изучению социально-перцептивной стороны общения водителей в процессе автовождения. Работа основана на применении ресурсного подхода в психологии к анализу правил дорожного движения при автовождении.

В исследовании подобран метод и применен для изучения восприятия и отражения личности водителя (в частности, его социального статуса) при принятии решений в наборе типовых дорожно-транспортных ситуаций, как регулируемых (частично), так и не регулируемых правилами дорожного движения.

В работе показано, что водители как участники дорожного движения учитывают социальный статус водителей на основе оценки статуса управляемых ими транспортных средств, и принимают решения в дорожно-транспортных ситуациях (даже регулируемых по правилам дорожного движения) с учетом данной информации.

Эти решения касаются проблемы предоставления или отъема ресурсов у других участников дорожного движения – времени и пространства (что в том числе связано с особенностями исполнения предписаний правил дорожного движения).

Проведенное эмпирическое исследование позволило установить, что участники дорожного движения дифференцируют транспортные средства, зачастую предполагая, что водители автомобилей премиального класса чаще будут действовать в дорожно-транспортных ситуациях проактивно, отнимая ресурсы (время, пространство у других участников дорожного движения), тогда как управляющие транспортными средствами низших классов будут скорее склонны их в тех же ситуациях ресурсы уступать.

В работе указаны возможные направления для решения выявленной проблемы - отражения статуса автомобиля и водителя (на основе социальной перцепции) в прогнозировании дорожно-транспортных ситуаций с их участием. а также намечены перспективы ведения дальнейших исследований в данном направлении.

**Ключевые слова:** ресурсный подход, правила дорожного движения, автовождение, социальная перцепция, социальный статус, транспортные средства, класс автомобиля, дорожно-транспортная ситуация, прогнозирование, вероятности

**Для цитирования:** Лобанова Ю.И. Оценка социального статуса водителя при прогнозировании развития дорожно-транспортных ситуаций // Эргодизайн. 2025. №2 (28). С. 225-235. <http://dx.doi.org/10.30987/2658-4026-2025-2-225-235>.

Original article  
Open access article

## Assessment of Driver's Social Status in Predicting Road Traffic Situation Development

Yulia I. Lobanova<sup>1✉</sup>

<sup>1</sup> Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, Russia

<sup>1</sup> [gretta25@list.ru](mailto:gretta25@list.ru)

### Abstract.

The article focuses on studying the socio-perceptual aspects of communication among drivers while driving. The study employs a resource-based approach in psychology to analyse traffic rules in relation to driving behaviour.

*The paper chooses and applies a method to investigate how drivers perceive and reflect each other's personalities, particularly their social status, when making decisions in typical road traffic situations both regulated by traffic laws and those not explicitly covered by them.*

*The work shows that drivers as road traffic participants take into account the social status of others based on evaluating the status of vehicles they are operating. They make decisions in road traffic situations (even when governed by traffic regulations) considering this information.*

*These decisions concern the allocation or deprivation of resources such as time and space for other participants in traffic, which relates to the particulars of following the traffic rules.*

*An empirical study conducted reveals that road users differentiate between types of vehicles, often assuming that drivers of premium-class cars will act proactively in road traffic situations, appropriating resources (time and space from other road users), whereas drivers of lower-class vehicles tend to yield these resources more readily under similar circumstances.*

*The paper identifies possible directions for addressing the problem of reflecting the vehicle and the driver status (based on the social perception) in predicting road traffic scenarios involving them. Additionally, it outlines prospects for further research in this area.*

**Keywords:** resource-based approach, traffic rules, driving, social perception, social status, vehicles, car class, road traffic situation, prediction, probabilities

**For citation:** Lobanova Yu.I. Assessment of Driver's Social Status in Predicting Road Traffic Situation Development. Ergodizayn [Ergodesign]. 2025;2(28):225-235. Doi: 10.30987/2658-4026-2025-2-225-235.

## Введение

Независимо от всех прочих факторов основополагающим фундаментом и залогом безопасности дорожного движения (в целом) и автовождения (в частности) является сам факт существования правил дорожного движения (ПДД), а также их знание и четкость исполнения участниками дорожного движения (ДД).

Попробуем проанализировать автовождение и ПДД с позиций ресурсного подхода в психологии [13].

Что касается автовождения, то ресурсный подход подразумевает, что субъект (в нашем конкретном случае – водитель) использует в процессе автовождения (как деятельности) три типа ресурсов: интраиндивидуальные (это собственные ресурсы субъекта, непосредственно ему принадлежащие – прежде всего это индивидуально-психологические особенности и личностные качества, которые могут являться либо непосредственно профессионально важными качествами (ПВК) водителя (исходя из логики деятельности), либо качествами, на основе которых строится компенсация недостаточно развитых ПВК с помощью индивидуального стиля деятельности) [7], [10], [11], [17], интериндивидуальные (представляющие собой ресурсы, которые субъект может получить от других в замен на предоставленные им какие-то из своих ресурсов, иногда вполне равноценный – время на время, пространство на пространство, информация на информацию), внеиндивидуальные (это ресурсы дорожной среды и собственно того транспортного средства, которым управляет водитель) [7], [8], [9].

В данной статье остановимся и рассмотрим подробнее возможности использования

субъектом внеиндивидуальных ресурсов, а именно - использование технических систем и характеристик автомобиля для выстраивания системы человек-транспортное средство с наилучшими показателями надежности.

Об возможности целенаправленного проектирования системы человек-транспортное средство автор статьи уже писал в целом ряде работ. В частности, с помощью проведенных эмпирических исследований в данной области было показано, что если речь идет о компенсации отдельных психофизиологических качеств водителя (например, характеристик внимания, памяти, линейного или углового глазомера), то соответствующие системы транспортного средства (парктроники, камеры заднего или переднего вида, навигатор) вполне с этими задачами справляются [8].

Однако, когда ставилась задача профилактики агрессивного или рискованного дорожного поведения водителей, то эксперты, которые привлекались к исследованиям, в мнениях расходились. Одни предпочитали обеспечить такого водителя всеми средствами безопасности (активной и пассивной), тогда как другие надеялись повлиять на его поведение за счет ограничения в выборе транспортного средства, его конкретных технических характеристик и систем безопасности [8].

При этом опрошенные эксперты практически не обращались к таким параметрам ТС как дизайн экстерьера, интерьера, цвета и отделки, хотя такой выбор им был предложен. А ведь данные параметры определяют класс автомобиля и являются неотъемлемой составляющей выбора, который осуществляют водители (любители во всяком случае) при покупке ТС. И есть вероятность, что именно такого рода

возможности могут явиться эффективными средствами управления дорожным поведением как самих опасных участников ДД, так и тех, кто оказывается с ними в общих ДТС.

По крайней мере, именно на такие размышления наводит анализ работ зарубежных авторов, в которых изучаются связи между личностью водителя (в том числе его социально-экономическим статусом), особенностями его дорожного поведения и параметрами, на которые водитель ориентируется при выборе ТС. [14], [15], [16], [18], а также результаты собственных эмпирических исследований.

В работах Piff P. K., Stancato D. M., Cote S [19] проводится сравнительный анализ поведения людей с разными социальными статусами на предмет нахождения различий в первую очередь в отношении выполнения предписаний, правил и законов. Исследователи показали, что (по крайней мере в условиях семи моделируемых ситуаций) представители высшего класса вели себя более неэтично, чем представители низшего класса. Представители высшего класса чаще нарушали закон за рулем, проявляли склонность принимать неэтичные решения, лгали на переговорах, отбирали ценные товары у других, одобряли неэтичное поведение на работе. Полученные результаты интерпретируются исследователями благосклонным отношением к проявлению жадности (или получению выгоды) [19].

Если в обычной жизни нарушения отдельных правил или норм может носить сравнительно безобидный характер (наноса ущерб, например, настроению соседей по дому), то нарушение ПДД может привести к моментальным тяжелым последствиям – экономическим и материальным.

Пресловутый отъем ресурсов в условиях ДД – зачастую есть нарушение ПДД, когда водитель ТС получает время и пространство вместо того, кому они полагаются в соответствии с предписаниями.

Что касается водителей, то в исследовании финских ученых Jan Erik Lönnqvist, Ville-Juhani Ilmarinen, Sointu Leikas [18] было установлено, что среди водителей статусных автомобилей премиального класса часто встречаются эгоистичные, несговорчивые, любящие спорить и не склонные к излишней эмпатии мужчины [18]. При этом автомобиль является для них не столько средством передвижения, сколько средством демонстрации их СЭС статуса.

Такие ученые как Chang Hyun Ha и Sun Jin Park изучали связь между размером транспортного средства, а именно его длиной (которая связана с классом автомобиля, то есть его статусом) и социальной перцепцией (восприятием личности) его водителя [15]. Проведя два эмпирических исследования, они показали, что водители более длинных автомобилей воспринимались другими водителями как более высокие (по росту), более тяжелые (по весу), как обладающие более высоким социально-экономическим статусом и также как более агрессивные. Исследователи показали, что люди по-разному воспринимают физические размеры других водителей, и это восприятие связано с различиями и в поведенческих реакциях по отношению к другим водителям [15].

Ученые Barbara Krahe и Ilka Fenske исследовали факторы, детерминирующие агрессивное вождение [16]. Изучались связи между полом, возрастом, выраженностью маскулинности, выбором мощного автомобиля и агрессивным поведением за рулем. Оказалось, что те, кто водит мощные автомобили и обладают более мужественным характером, значительно чаще сообщали об агрессивности за рулем. Кроме того, мужчины-мачо (в особенности молодые) придавали меньшее значение безопасности, чем скорости и спортивности автомобиля [16].

Guéguena, N., Meineria, S., Martina, A., & Charronb, C. [14] продолжили исследования Макгарва и Штайнер (2000), в которых те заметили, что водители более агрессивно реагировали на провокации со стороны водителей с низким статусом, чем на провокационные действия со стороны водителей с высоким статусом (например, на задержку на светофоре на перекрестке). Исследователи зафиксировали особенности проявления нетерпения по отношению к водителям с разным статусом (которое выражалось в использовании сигнала клаксона, чтобы поторопить замешкавшегося водителя). Водители начинали сигналить быстрее и активнее, если задержавшийся водитель управлял ТС с более низким социальным статусом.

К наблюдению выше указанных авторов исследователи добавили собственные. Оказалось, что водители с меньшей вероятностью обгоняли высокостатусный автомобиль, движущийся со скоростью ниже установленного предела [14], чем низкостатусный.

Что касается автора данной статьи, то ранее (в других исследованиях) нам удалось выяснить, что участники дорожного движения (и водители, в частности) зачастую имеют определенные социальные представления относительно ТС, которыми зачастую управляют водители из групп с определенными социально-демографическими и социально-профессиональными характеристиками [9].

Например, типичными транспортными средствами для конкретных социальных групп респонденты называли [9], [10]: Renault Logan, Chevrolet Aveo или Волга – водитель-пенсионер; маленький красный розовый автомобиль (малогабаритный) – водитель-женщина; спортивный дорогой кар – водитель – молодой человек из обеспеченной семьи (юноша); старый советский автопром – на этапе проведения исследования ассоциировался с гражданами бывших (южных) союзных республик со средним (или ниже) образованием; автобусы и грузовой транспорт – профессиональные водители, мужчины, среднего возраста со средним образованием, преимущественно граждане России.

При этом водители-мужчины в ответах сосредоточены только на одной категории транспортных средств – легковых, но зато называют несколько марок и моделей, типичных для водителя той или иной социальной группы, тогда как женщины (и лица обоего пола, слабо связанные с транспортной сферой, например, пешеходы) приписывают разным группам водителей разные категории транспортных средств, при этом ограничиваются минимумом марок, а модели называют в качестве исключения [9].

Можно даже поразмышлять о некоем проявлении автомобильного шовинизма у водителей категории «В», который сильнее выражен у мужчин – остальные категории ТС, участвующие в ДД, как бы ими игнорируются (что ведет к формированию у водителей данной группы специфических субъективных моделей дорожных ситуаций [12] и может выступать предпосылкой к ДТП с участием транспортных средств других категорий).

Однако на этот раз исследовательский интерес представляла не столько сама связь между транспортным средством и водителем, сколько особенности прогнозирования водителями ДТС с учетом статусов ТС, в нее включенных.

Актуальность исследования может обоснована тем, что любая ДТС строится на вероятностном прогнозировании, но чем

больше известных (всеми одинаково воспринимаемых и понимаемых) факторов детерминируют прогноз, тем он оказывается точнее, а сама ситуация безопаснее.

Резюмируя проведенное аналитическое исследование, можно было сделать вывод о том, социальный (или социально-экономический) статус водителя может учитываться при анализе ДТС участниками ДД и отражаться в принятии ими решений и собственно на их дорожном поведении. Оставалось выяснить детали.

Для этого было решено рассмотреть вождение как многокомпонентную совмещенную водительскую деятельность [6], остановившись на таком компоненте как общение (коммуникативная деятельность).

Общение (как известно из социальной психологии) включает в себя три стороны: коммуникативную, интерактивную и социально-перцептивную [1]. И социально-перцептивная остается до настоящего момента времени наименее изученной – по крайней мере, в условиях дорожного движения [10]

Проблема – в фокусировке специалистов, занимающихся вопросами обеспечения безопасности дорожного движения, на представлении о водителе исключительно как о человеке –операторе [4], [11]. При таком подходе значение имеет способность человека сосредотачиваться на информации, получать ее с должной скоростью, сохранять требуемое время, принимать быстро и точно решения, а также их исполнять. Социальные аспекты данной информации (социальный статус лиц, от которых была получены те или иные данные) не учитывается (что логично, поскольку ПДД должны работать для большинства водителей одинаково).

ПДД (реализуемые в условиях дорожной среды – то есть искусственной социокультурной среды) нужны для того, чтобы каждый водитель мог, с одной стороны, использовать ресурсы данной среды – опираться при движении и принятии решений в отдельных ДТП на дорожную разметку, дорожные знаки, объекты светофорного регулирования и .т.д. и т.п. В то же время, находясь в рамках данной среды, водители должны обмениваться друг с другом ресурсами – пространством и временем – например, поочередно уступая друг другу место на дороге (в полосе), а также время – например, останавливаясь на запрещенный сигнал светофора. То есть использование интериндивидуальных и внеиндивидуальных ресурсов в условиях дорожного движения в

идеале должно происходить в соответствии с предписаниями ПДД.

Однако, во-первых, часть ДТС, возникающих на дороге, в ПДД никаким образом не прописаны (например, при каких именно условиях водитель в обязательном порядке должен (и при каких не должен) уступить дорогу (уйти в другую полосу) при подаче следующим за ним транспортным средством сигнала включением-выключением дальнего света фар) [20]

С другой стороны, некоторые предписания носят частичный характер - например, выезд с прилегающей территории или въезд с разгоняющей на КАД [20]. Такие ситуации решаются за счет освоения элементов культуры дорожного поведения – и лишь иногда такого рода ДТС включаются в программы обучения защитному вождению, которые осваивают далеко не все водители).

Если рассматривать автовождение как общение и взаимодействие водителей, в частности, то социальная перцепция водителями друг друга может в них отражаться, однако носить при этом весьма специфический характер. Дело в том, что в условиях дорожного движения водители зачастую видят не друг друга, а только транспортные средства. И – соответственно – и личность водителя воспринимается ими сквозь призму транспортного средства - на основе поверхностной и моментальной оценке отдельных его характеристик, например: категории, класса, марки, модели и т.д. и т.п. Таким образом, поскольку речь в данной статье идет именно о социальной перцепции, то восприятие и понимание водителями друг друга имеет значение с точки зрения отнесенности ими друг друга в ту или иную социальную группу на основе имеющейся (воспринятой) информации относительно транспортного средства (например, его класса и предполагаемой стоимости).

#### Гипотеза

Оценка социального статуса ТС и социально-экономического статуса водителя (на основе механизма социальной перцепции) отражается в восприятии и прогнозировании развития ДТС водителями.

#### Методы исследования

Для проверки гипотезы респондентам был предложен ряд ДТС, которые были даны в описании, например:

1. Транспортное средство (автомобиль) выезжает с прилегающей территории (со двора) в городе. Какое из представленных ниже транспортных средств (при наличии

других ТС, движущихся по дороге, на которое выезжает анализируемое, скорее (легче) сможет выехать на дорогу?

А) б) в) г) д)

2. Транспортное средство выезжает с прилегающей территории (со двора) в городе. Какое из транспортных средств скорее (более вероятно) позволит (поможет) выезжающему ТС выехать на дорогу (встроиться в поток)?

А) б) в) г) д)

Всего было предложено 24 вопроса, описывающие 12 ДТС. Из них 6 ситуаций прописаны в ПДД. Другие 6 ситуаций жесткого предписания в ПДД не имеют – они разрешаются на основе договоренностей между водителями, достигаемыми в каждом конкретном случае.

Почти все ситуации предлагались респондентам дважды: нужно было проранжировать (или отказаться от такового) ТС в зависимости от того, что должны были продемонстрировать участники ДТС - потенциальную активность или реактивность.

Также респондентам был предложен перечень автомобилей, которые по сути отождествляли собой ту или иную группу ТС – того или иного класса. Автомобили были представлены на фото. Фото обозначены буквами. (Впоследствии предполагается данное задание давать участникам ДД из разных социальных групп, в том числе и пешеходам. Поскольку не все участники ДД (включая водителей) одинаково хорошо разбираются в классах ТС, нужно было создать условия для выполнения заданий в любом случае.

Инструкция, которая давалась опрашиваемым: прочитайте описание ДТС. По возможности, проранжируйте предложенные ТС (поставьте соответствующий ранг напротив конкретной буквы или один и тот же ранг напротив всех букв), в зависимости от того, как вы представляете развитие ДТС с их участием.

Перечень ТС (с отнесением к тому или иному классу) представлен в таблице 1.

Поскольку нами ставилась задача «уловить» отражение социального статуса водителя (через статус автомобиля – его класс), а в том случае, когда классы различаются сильнее, выявить это представлялось более легкой задачей, то в данной работе пока не использовались автомобили С – класса и F- классов, поскольку они являются самыми распространенными в условиях утилитарного дорожного движения (и для дифференцировки статусов внутри этих

классов скорее всего понадобились дополнительные критерии и более сложные математические методы).

Объем выборки (проводилось пилотажное исследование) – 30 человек (мужчины).

Стаж вождения – от одного года до 25 лет.

Полученные результаты:

1. Все респонденты смогли выполнить задание (вне зависимости от того, к какой группе участников ДД они относились)

2. Все ситуации, прописанные в ПДД, респондентами были проранжированы.

3. Часть респондентов не смогла проранжировать ТС в ситуациях, не прописанных в ПДД. Они приписали одинаковые ранги всем транспортным средствам.

4. Ранжирование ТС отличалось (ответы были разными), когда ДТС рассматривалась с позиций отдающего (время, пространство) и забирающего.

Таблица 1.

## Перечень предлагаемых ТС

Table 1.

### List of proposed vehicles

| Класс                         | Транспортное средство (марка, модель)                 | Буква в задании |
|-------------------------------|---|-----------------|
| Jaguar-F-Type-Coupe           | S-класс (спортивный)                                  | А               |
| Mercedes-Benz-Maybach S-класс | S-класс (представительский автомобиль премиум-класса) | Б               |
| Renault Logan                 | В-класс (на базе ....)                                | В               |
| Жигули (Лада) – 5 – классика  | В-класс (советско-российский автопром)                | Г               |
| Tank 300                      | J – класс – полноразмерный внедорожник                | Д               |
| Дэу Матиз                     | А – класс – компактный мини автомобиль                | Е               |

Поскольку нами ставилась задача «уловить» отражение социального статуса водителя (через статус автомобиля – его класс), а в том случае, когда классы различаются сильнее, выявить это представлялось более легкой задачей, то в данной работе пока не использовались автомобили С – класса и F- классов, поскольку они являются самыми распространенными в условиях утилитарного дорожного движения (и для дифференцировки статусов внутри этих классов скорее всего понадобились дополнительные критерии и более сложные математические методы).

Объем выборки (проводилось пилотажное исследование) – 30 человек (мужчины).

Стаж вождения – от одного года до 25 лет.

Полученные результаты:

1. Все респонденты смогли выполнить задание (вне зависимости от того, к какой группе участников ДД они относились)

2. Все ситуации, прописанные в ПДД, респондентами были проранжированы.

3. Часть респондентов не смогла проранжировать ТС в ситуациях, не прописанных в ПДД. Они приписали одинаковые ранги всем транспортным средствам.

4. Ранжирование ТС отличалось (ответы были разными), когда ДТС рассматривалась с позиций отдающего (время, пространство) и забирающего.

Результаты представлены в таблицах 2, 3, 4, 5.

Отдельно представлены ДТС, регулируемые и не регулируемые по ПДД, а также такие, в которых водителю нужно действовать проактивно (пытаться отнимать ресурсы у других участников ДД) и реактивно (принимать решение о том, чтобы уступить другим участникам свои ресурсы).

### Интерпретация

Полученные результаты указывают на следующие особенности социальной перцепции водителей и отражении ее в прогнозировании развития ДТС:

1. Большинство респондентов смогли выполнить задание на проставление рангов – то есть, несмотря на то, что предписания ПДД в равной степени относятся ко всем водителям, воспринимают они их работающими по-разному – в зависимости от статуса ТС и СЭС водителя (как минимум).

2. Один и несколько вариантов ответов: в ситуациях по ПДД чаще встречался один ответ (с высокой вероятностью), в котором

назывался тот, кто будет нарушать ПДД, тогда как в ситуациях вне ПДД чаще встречались два и даже три разных ответа (с равной степенью вероятности).

3. Ответы, которые дали респонденты, имеют разную степень вероятности: так в ситуациях с опорой на ПДД активное дорожное поведение, направленное на отъем ресурсов, с высокой вероятностью ожидалось от водителей автомобилей премиального класса (S- класса).

4. В ситуациях вне предписаний ПДД оценка вероятностей дорожного реактивного дорожного поведения водителей носила более сложный характер (давалось два или три варианта ответов, причем зачастую назывались ТС А или В класса).

5. Ответы в парных ситуациях зачастую носили комплиментарный характер: если одни группы ТС связывались с проактивным поведением водителей, то с реактивным – другие.

Таблица 2.

Table 2.

### ПДД. АКТИВ

#### Traffic regulations. ASSET

| Номер | ДТС  | Наиболее часто встречающиеся ответы | Процент (частота ответа) |
|-------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 1     | Выезд с прилегающей                                      | А/Б                                 | 30/30                    |
| 3     | Выезд с разгоняющей за городом                           | А                                   | <b>76,7</b>              |
| 5     | Перестроение в городе                                    | А/Б                                 | 43,3/33,3                |
| 7     | Перестроение на КАД                                      | А                                   | <b>80</b>                |
| 9     | Перестроение за городом                                  | А                                   | <b>76,7</b>              |
| 23    | Пропуск отъезжающего от остановки автобуса (проактивный) | В/Е                                 | 30/30                    |

Таблица 3.

Table 3.

### ПДД. РЕАКТИВ

#### Traffic regulations. REAGENT

| Номер | ДТС   | Наиболее часто встречающиеся ответы | Процент (частота ответа) |
|-------|---|-------------------------------------|--------------------------|
| 2     | Пропуск выезжающего с прилегающей                       | В/Г                                 | 36,7/23,3                |
| 4     | Пропуск при встраивании с разгоняющей за городом        | В                                   | <b>46,6</b>              |
| 6     | Пропуск при перестроении в городе                       | В                                   | <b>50</b>                |
| 8     | Пропуск при перестроении на КАД                         | В/Г                                 | 40/26,7                  |
| 10    | Пропуск при перестроении за городом                     | В/Г                                 | 43,3/16,6                |
| 24    | Пропуск отъезжающего от остановки автобуса (реактивный) | В/Г                                 | 23,3/20                  |

Таблица 4.

Table 4.

### ВНЕ ПДД. АКТИВ

#### Outside traffic regulations. ASSET

| Номер | ДТС  | Наиболее часто встречающиеся ответы | Процент (частота ответа) |
|-------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 14    | Мигание дальним светом как требование уступить дорогу (полосу) | А                                   | 33,3/16,7                |
| 15    | Выезд первым на равнозначном перекрестке                       | А/Б                                 | 33,3/26,7                |
| 16    | Встраивание в пробку   | Б/А                                 | 33,3/23,3                |
| 18    | Смена полосы в пробке  | А                                   | <b>43,3</b>              |

|    |                                     |       |                |
|----|-------------------------------------|-------|----------------|
| 20 | Разъезд задним ходом на прилегающей | Б/В/Е | 23,3/23,3/23,3 |
| 21 | Проезд пробки насквозь              | А/Б   | 23,3/20        |

Таблица 5.

**ВНЕ ПДД. РЕАКТИВ**

Table 5.

**Outside traffic regulations. REAGENT**

| Номер | ДТС  | Наиболее часто встречающиеся ответы | Процент (частота ответа) |
|-------|--|-------------------------------------|--------------------------|
| 13    | Перестроение в другую полосу при мигании ведомого дальним светом | Е/В                                 | <b>50/36,7</b>           |
| 17    | Пропуск при встраивании в пробку                                 | В/Е                                 | 26,7/26,7                |
| 19    | Пропуск при смене полосы в пробке                                | Е/В                                 | <b>40/20</b>             |
| 22    | Пропуск при проезде пробки насквозь                              | В/Е                                 | 20/16,7                  |

**Выводы (заключение)**

Гипотеза подтверждена. По факту исполнение ПДД и прогнозирование развития ДТС водителями производится на основе социальной перцепции личности другого водителя. По всей видимости, в основном учитывается социальный статус водителя, который приписывается на основе характеристик ТС, которым водитель управляет.

Поэтому помимо приоритетных групп ТС, обозначенных в ПДД, есть и другие группы ТС, которые отнимают ресурсы (время и пространство) у других участников ДД.

Именно субъективная неравноценность водителей (проявляющаяся в картинах мира дорожного движения участников ДД [9]) по всей видимости выступает основой для развития потенциальных конфликтных ситуаций на дороге и может становиться причиной ДТП.

На данный момент времени уже можно обозначить основные направления, в которых можно вести работу для изменения существующего положения дел:

1. Выравнивание статусов водителей на основе использования транспортных средств с равными характеристиками.

2. Введение дифференцировки статусов водителей (пусть на основе характеристик транспортных средств) в систему предписаний правил дорожного движения.

3. Работа с менталитетом водителей (в первую очередь с высоким социальным статусом).

У каждого направления есть свои достоинства и недостатки, есть свои сложности и ограничения при реализации.

При реализации первого направления возможны определенные социальные последствия - не факт, что потенциальные

владельцы транспортных средств будут удовлетворены отсутствием возможности выбора ТС. Водители, выбирая ТС (а водители -любители, водители категории «В» зачастую имеют возможность выбора ТС) в том числе руководствуются возможностью позиционирования себя на дороге в определенном статусе. Больше того, иногда для них это единственная возможность получить определенный социальный статус – если не в профессиональной деятельности, то в условиях дорожного движения. Тогда проблема приобретает выраженную социальную проблематику (решение проблем социального неравенства) и может потребовать создания сферы жизнедеятельности для создания соответствующего замещающего эффекта вместо автовождения. Есть и другие угрозы безопасности ДД, связанные со следующими моментами:

1) Однотипность (одинаковость) ТС, участвующих в ДД может способствовать развитию такого психофизиологического состояния у водителей как монотония [3] – так как разнообразие информации, получаемой водителями в условиях дорожного движения значительно снизится.

2) При попытке решать проблему «одинаковости» через расширение цветовой гаммы (или полиграфии) раньше или позднее отдельные цвета могут стать более и менее престижными соответственно, и водители (или владельцы авто), имеющие более высокий социальный статус, будут предпринимать усилия, чтобы получить ТС соответствующего цвета. Или номера с определенными цифрами и буквами. И ситуация вернется на круги своя – просто в новом варианте.

С другой стороны, можно пытаться искать технические решения конструирования и производства автомобилей, которые будут сочетать внешнюю однотипность, одинаковость при внутренних различиях в технических характеристиках и уровне комфорта для водителя (пассажира).

3) Может произойти и другая ситуация – водители будут пытаться достраивать информацию (так, как это делают психологи, работающие на телефоне доверия [2]) о других участниках дорожного движения (по каким-то другим признакам) и дополнительно тратить на это ресурсы (время, энергию), что может негативно сказываться на их психофизиологическом состоянии (способствовать тому же профессиональному выгоранию) и на уровне надежности деятельности.

Введение дифференцировки статусов водителей (второе направление) предполагает проведение достаточно большого объема работы по изменению ПДД, программ подготовки водителей, их внедрению в практику подготовки водителей, при том что эффективность может оказаться недостаточной (поскольку на данный момент в мире аналогов таких изменений в ПДД просто не существует, то и предсказать последствия несколько затруднительно).

Представляется, что гипотетически второе направление могло бы реализовываться через:

- разделение транспортных средств по большему (чем в настоящий момент времени) числу категорий;
- включение информации в программы обучения водителей в автошколах;
- изучение дифференцировки категорий ТС (по статусности) при обучении в автошколе;
- практическое обучение с опорой на учет социальных статусов водителей (и ТС);
- введение соответствующих требований в ПДД и наказаний;
- построение системы отслеживания соответствующих нарушений.

Понятно, что такого рода изменения помимо того, что чрезвычайно затратны (и в экономическом, и во временном планах) еще и фактически знаменовали бы собой некий переход к сословному (или даже кастовому) обществу – пусть на данный момент изолированно – исключительно в условиях дорожного движения. С другой стороны, внедрение своего рода кастовости на дороге (в том случае, когда общество само по себе имеет принципиально иной характер) может

встретить определенное сопротивление при внедрении.

В то же время внедрение пресловутой сословности водителей может быть осуществлено не только за счет изменений в их подготовке, но и разработки соответствующих технических систем, которые могли бы считывать информацию о ТС, оказавшихся в общей ДТС и учитывать характеристики при оценке ситуации и принятии решений.

Третье направление – работа по изменению менталитета водителей конкретных социальных групп, хотя и является наименее затратным в экономическом плане (не требуется ни радикального изменения автопарка, ни изменений в ПДД и подготовке водителей), однако является весьма сложным именно в социальном плане.

Подобного рода изменения могут стать возможными только при определенной идеологизации общества в целом, причем в конкретном направлении. Больше того, изменения должны коснуться тех слоев общества, которые являются элитарными, причем они будут должны отказаться от части определенных благ (пусть юридически и не закрепленных, неявных), в данном случае проявляющихся именно в условиях дорожного движения.

Для такого рода изменения требуются достаточно серьезные социальные преобразования, которые по сути невозможны без соответствующих политических, однако во имя жизни и безопасности людей это могло бы быть оправданным.

#### **Перспективы исследования:**

Перспективами ведения исследовательской работы в обозначенном направлении могут стать:

1. Более подробное исследование приписывания рангов отдельным группам транспортных средств - из категории В.
2. Анализ отдельных ДТС ситуаций для выявления более и менее опасных в плане отражения социального статуса на прогнозировании ДТС и дорожном поведении водителей
3. Изучение отражения статуса других категорий транспортных средств на прогнозы развития ДТС водителями.
4. Сравнительный анализ представлений водителей и пешеходов о статусах ТС и их отражении в развитии ДТС.

Размышление о переносе результатов из сферы ДД в сферу профессиональных коммуникаций в других областях и наоборот.

## СПИСОК ИСТОЧНИКОВ

1. **Андреева Г.М.** Социальная психология: учебник [для высших учебных заведений]. 5-е издание, исправленное и дополненное. Москва: Аспект Пресс, 2003. 364 с. ISBN 5-7567-0274-1.
2. **Жилина, Э. В.** Профессиональные особенности образа клиента, формирующегося на основе аудиальной информации (на примере деятельности психологов-консультантов телефона доверия): специальность 19.00.03 "Психология труда, инженерная психология, эргономика»: диссертация на соискание ученой степени кандидата психологических наук / Жилина Элина Вадимовна. – Санкт-Петербург, 2007. – 175 с. – EDN QDYPVZ.
3. **Ильин Е.П.** Психофизиология состояний человека. СПб.: Питер, 2005. 412 с. ISBN 5-469-00446-5. EDN TRCRVN.
4. **Клебельсберг Д.** Транспортная психология: пер. с нем. М.: Транспорт, 1989. 367 с. ISBN 5-277-00578-1.
5. **Климов Е.А.** Образ мира в разнотипных профессиях. М.: Изд-во МГУ, 1995. 222 с. ISBN 5-211-03334-5.
6. **Козлов, Е. В.** Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: специальность 05.26.02 "Безопасность в чрезвычайных ситуациях (по отраслям)»: диссертация на соискание ученой степени кандидата медицинских наук / Козлов Егор Валериевич. – Москва, 2012. – 126 с. – EDN QFNBOZ.
7. **Лобанова Ю.И.** Из эры отбора в эру самоактуализации. В сборнике: Человеческий фактор в сложных технических системах и средах (Эрго-2018). Труды Третьей международной научно-практической конференции. Под редакцией А. Н. Анохина, А. А. Обознова, П. И. Падерно, С. Ф. Сергеева. 2018. С. 574-583. EDN VRZUYO.
8. **Лобанова Ю.И., Красильникова Е.И.** Актуальность проектирования экспертной системы для обеспечения надежности работы подсистемы человек-автомобиль // Эргодизайн. 2024. № 3 (25). С. 338-345. DOI 10.30987/2658-4026-2024-3-338-345. EDN ROZJUW.
9. **Лобанова Ю.И.** Картины мира участников дорожного движения. // Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. 2019. Т. 4, № 2(14). С. 210-241. EDN SAXQME.
10. **Лобанова, Ю. И.** Очерки рефлексивной психологии стилей (на примере стилей автовождения). Санкт-Петербург: Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 2023. 312 с. ISBN 978-5-9227-1300-9. EDN SMOBPF.
11. **Лобанова Ю.И.** Психология безопасного автовождения. Санкт-Петербург, 2016. 326 с. ISBN 978-5-9227-0655-1. EDN VZSCNF.
12. **Лобанова Ю.И.** Субъективные модели дорожных ситуаций как критерий адаптированности к участию в дорожном движении // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2016. № 2. С. 100-110. EDN WNCQXX.
13. **Толочек В.А.** Стили деятельности: ресурсный подход. М.: Изд-во "Институт психологии РАН", 2015. 366 с. ISBN 978-5-9270-0299-3. EDN UCSOMX.
14. **Guéguena N., Meineria S., Martina A., Charronb C.** Car status as an inhibitor of passing responses to a low-speed frustrator. Transportation Research: Part F, Traffic Psychology and Behaviour. 2014;22:245–248. DOI 10.1016/j.trf.2013.12.014.

## REFERENCES

1. Andreeva G.M. Social Psychology. 5th ed. Moscow: Aspekt Press; 2003. 364 p.
2. **Zhilina E.V.** Professional Features of the Client's Image Formed Based on Auditory Information (on the Example of the Activities of Psychologists-Consultants of the Helpline). Theses for the Candidate of Psychological Science Degree. Saint Petersburg; 2007. 175 p.
3. **Ilyin E.P.** Psychophysiology of Human States. Saint Petersburg: Piter; 2005. 412 p.
4. **Klebelberg D.** Transport Psychology, translated from German. Moscow: Transport; 1989. 367 p.
5. **Klimov E.A.** The Image of the World in Different Types of Professions. Moscow: Publishing House of Moscow State University; 1995. 222 p.
6. **Kozlov E.V.** Psychophysiological Reasoning of the Need to Improve the Driver Training System. Thesis for the Candidate of Medical Science Degree. Moscow; 2012. 126 p.
7. **Lobanova Yu.I.** From the Era of Selection in the Era of Self-Actualization. In: Anokhin A.N., Oboznov A.A., Pадerno P.I., Sergeev S.F., editors. Proceedings of the 3rd International Scientific and Practical Conference on Human Factor in Complex Technical Systems and Environments (Ergo-2018); 2018. p. 574-583.
8. **Lobanova Yu.I., Krasilnikova E.I.** The Relevance of Designing an Expert System to Ensure the Reliability of the Human-Car Subsystem. Ergodesign. 2024;3(25):338-345. DOI 10.30987/2658-4026-2024-3-338-345.
9. **Lobanova Yu.I.** Pictures of the World of Road Users. Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences. Social and Economic Psychology. 2019;4-2(14):210-241.
10. **Lobanova Yu.I.** Essays on the Reflexive Psychology of Styles (Using the Example of Driving Styles). Saint Petersburg: Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering; 2023. 312 p.
11. **Lobanova Yu.I.** Psychology of Safe Driving. Saint Petersburg: Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering; 2016. 326 p.
12. **Lobanova Yu.I.** Subjective Models of Road Situation as Criterion of Adaptation to Participate in Traffic. Pushkin Leningrad State University Journal. 2016;2:100-110.
13. **Tolochek V.A.** Activity Styles: Resource Approach. Moscow: Publishing House of the Institute of Psychology of the Russian Academy of Sciences; 2015. 366 p.
14. **Guéguena N., Meineria S., Martina A., Charronb C.** Car Status as an Inhibitor of Passing Responses to a Low-Speed Frustrator. Transportation Research. Part F. Traffic Psychology and Behaviour. 2014;22:245-248. DOI 10.1016/j.trf.2013.12.014.

15. **Chang H.H, Park S.J.** The influence of vehicle size on perception and behavior toward drivers. *The Journal of Social Psychology.* 2024. DOI 10.1080/00224545.2024.2404117.
16. **Krahé B., Fenske I.** Predicting aggressive driving behavior: The role of macho personality, age, and power of car. *Aggressive behavior.* 2002;28(1):21-29. DOI 10.1002/ab.90003.
17. **Lobanova Y.I.** Mechanisms of compensation of the driver's sense of dimensions. *Journal of Intellectual Disability - Diagnosis and Treatment.* 2019;7(4):265-273. DOI 10.6000/2292-2598.2019.07.04.10.
18. **Lönnqvist J. E., Ilmarinen V.-J., Leikas S.** Not only assholes drive Mercedes. Besides disagreeable men, also conscientious people drive high-status cars. *International Journal of Psychology.* 2020;55(4):572-576. DOI 10.1002/ijop.12642.
19. **Piff P. K., Stancato D. M., Cote S.** Higher social class predicts increased unethical behavior. *Psychological and Cognitive Sciences.* 2012;109(11):4086-4091. DOI 10.1073/pnas.1118373109.
20. ПДД РФ, правила дорожного движения Российской Федерации URL:[https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/?ysclid=m63vbe6m3x876023301](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/?ysclid=m63vbe6m3x876023301) (дата обращения 15.02.2025).
15. **Chang H.H, Park S.J.** The Influence of Vehicle Size on Perception and Behaviour Toward Drivers. *The Journal of Social Psychology.* 2024. DOI 10.1080/00224545.2024.2404117.
16. **Krahé B., Fenske I.** Predicting Aggressive Driving Behaviour: The Role of Macho Personality, Age, and Power of Car. *Aggressive Behaviour.* 2002;28(1):21-29. DOI 10.1002/ab.90003.
17. **Lobanova Y.I.** Mechanisms of Compensation of the Driver's Sense of Dimensions. *Journal of Intellectual Disability – Diagnosis and Treatment.* 2019;7(4):265-273. DOI 10.6000/2292-2598.2019.07.04.10.
18. **Lönnqvist J.E., Ilmarinen V.-J., Leikas S.** Not Only Assholes Drive Mercedes. Besides Disagreeable Men, also Conscientious People Drive High-Status Cars. *International Journal of Psychology.* 2020;55(4):572-576. doi: 10.1002/ijop.12642.
19. **Piff P.K., Stancato D.M., Cote S.** Higher Social Class Predicts Increased Unethical Behaviour. *Psychological and Cognitive Sciences.* 2012;109(11):4086-4091. DOI 10.1073/pnas.1118373109.
20. **Traffic Rules of the Russian Federation** [Internet] [cited 2025 Feb 15]. Available from: [https://www.consultant.ru/document/cons\\_doc\\_LAW\\_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/?ysclid=m63vbe6m3x876023301](https://www.consultant.ru/document/cons_doc_LAW_2709/824c911000b3626674abf3ad6e38a6f04b8a7428/?ysclid=m63vbe6m3x876023301).

#### Информация об авторах:

**Лобанова Юлия Игоревна** - Доцент, кандидат психологических наук, доцент кафедры истории и философии Санкт-Петербургского государственного архитектурно-строительного университета (СПбГАСУ), Санкт-Петербург, Россия, 190005, кафедра истории и философии, факультет экономики и управления, Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, 8-921-750-89-93.

#### Information about the authors:

**Lobanova Yulia Igorevna** – Associate Professor, Candidate of Psychological Sciences, Associate Professor at the Department of History and Philosophy, the Faculty of Economics and Management of Saint Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, Saint Petersburg, 190005, Russia, +7-921-750-89-93.

**Вклад авторов: все авторы сделали эквивалентный вклад в подготовку публикации.**

**Contribution of the authors: the authors contributed equally to this article.**

**Авторы заявляют об отсутствии конфликта интересов.**

**The authors declare no conflicts of interests.**

Статья поступила в редакцию 11.03.2025; одобрена после рецензирования 26.03.2025; принята к публикации 27.03.2025. Рецензент – Федотов С.Н., доктор психологических наук., профессор Московского университета МВД России имени В.Я.Кикотя, заместитель председателя редакционного совета журнала «Эргодизайн»

**The paper was submitted for publication on the 11<sup>th</sup> of March 2025; approved after the peer review on the 26<sup>th</sup> of March 2025; accepted for publication on the 27<sup>th</sup> of March 2024. Reviewer – Fedotov S.N., Doctor of Psychology, Professor of Vladimir Kikot Moscow University of the Ministry of Internal Affairs of Russia, Deputy Chairman of the editorial board of the journal “Ergodesign”.**