

# ПСИХОЛОГИЯ ЛИЧНОСТИ: РАЗНЫЕ РАКУРСЫ АНАЛИЗА

## PERSONALITY PSYCHOLOGY: DIFFERENT PERSPECTIVES OF ANALYSIS

---

УДК 159.923.2:343.9  
ББК 88.573:67.408.134.2

**Светлана Александровна Красненкова,**  
кандидат психологических наук,  
Управление Федеральной службы исполнения наказаний  
по Воронежской области  
(394043, Россия, г. Воронеж, ул. Ленина, 12 а)  
e-mail:skrasnenkova@mail.ru

### **Изучение личностных особенностей виновников дорожно- транспортных происшествий с тяжкими последствиями**

В статье анализируются факторы, способствующие росту дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии алкогольного опьянения. Представлены результаты проведённого эмпирического исследования личности осуждённых за преступления, совершенные из-за нарушения правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшие по неосторожности смерть человека. Предложена криминологическая и индивидуально-психологическая характеристика личности осуждённого данной категории, отбывающего уголовное наказание в колонии-поселении. В современной криминологической и психологической литературе сохраняется мнение, что так называемые «аварийщики», как и остальные, совершившие преступления по неосторожности, являются социально-интегрированными личностями, для которых не характерны дефекты правового и нравственного сознания. Проведённое психологическое исследование позволило прийти к выводу о том, что дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями – не просто стечение различных неблагоприятных обстоятельств в жизни человека, при исчезновении которых он перестаёт отличаться от большинства законопослушных граждан. Совершённое дорожно-транспортное преступление – закономерное следствие, итог формирования предрасположенности, личностной готовности к нарушению закона. Высказана надежда, что результаты исследования, представленные в статье, будут способствовать организации превентивных мероприятий, позволяющих повысить безопасность дорожного движения в стране.

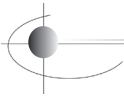
**Ключевые слова:** дорожно-транспортное происшествие, дорожно-транспортное преступление, уголовное наказание, неосторожность, убийство, осуждённый, психодиагностика, криминологические характеристики, личностные особенности.

**Svetlana Aleksandrovna Krasnenkova**  
Candidate of Psychology,  
Federal Penitentiary Service in Voronezh Region  
(12 a Lenin St., Voronezh, Russia, 394043)  
e-mail:skrasnenkova@mail.ru

### **Study of the Personal Traits of Causers of Road Traffic Incidents with Grave Consequences**

The paper analyzes the factors contributing to the growth in the number of road traffic offenses committed by drivers under the influence of alcohol. The paper presents the results of empirical study of the personality characteristics of persons convicted for crimes connected with traffic violations and improper use of vehicles that resulted in manslaughter. The paper also offers a criminological and individual psychological assessment of the personality of convict of this category, who is serving his criminal sentence in a colony-settlement.

In modern criminological and psychological literature there is a prevailing view that road traffic offenders (just as the rest of the criminals who committed offenses by negligence) have socially integrated personalities, and defects in legal and moral consciousness are not typical for them. The current psychological research has led to the conclusion that a traffic accident with grave consequences is not just a result of the concatenation of negative circumstances in the life of an individual, in the absence of which he or she becomes indistinguish-



able from the majority of law-abiding citizens. The road traffic crime is a logical consequence, the product of predisposition and personal readiness to break the law.

Hope is expressed that the results of the study set out in this paper can assist with the organization of preventive measures to improve road safety in the country.

**Keywords:** road traffic accident, road traffic offences, criminal penalty, negligence, manslaughter, convict, psycho-diagnostics, criminological characteristics, personal traits.

Законопроект об ужесточении наказания водителей в состоянии алкогольного опьянения как потенциальных виновников дорожно-транспортных происшествий (далее – ДТП) с тяжкими последствиями принят Госдумой в третьем окончательном чтении. Закон, определяющий уголовную ответственность водителей за управление автотранспортом в состоянии опьянения, вступит в силу с первого июля 2015 года.

Согласно статистике основной причиной аварий остаются нарушения, допущенные активными действиями водителей, создающих опасную обстановку на дороге: 78,8 % в 2004 году, 85 % в 2010 году, 87,2 % в 2012 году. Прогрессирующими причинами аварийности являются неправильный выбор водителями скорости и её несоответствие условиям движения (57877 ДТП, +13,9 %), несоблюдение очередности при проезде перекрёстков (29545 ДТП, +7,7 %), неправильный выбор дистанции (15799 ДТП, +5,9 %), нарушение правил проезда пешеходных переходов (14561 ДТП, +6,8 %), выезд на полосу встречного движения (13902 ДТП, +6 %), нарушение требований сигнала светофора (3816 ДТП, +11,0 %), нарушение правил обгона (3361 ДТП, +2 %). При этом каждый девятый (11,1 %) из совершивших эти ДТП водителей находился в состоянии опьянения. Отмечается как рост количества наездов на пешеходов на пешеходных переходах, так и увеличение числа пострадавших при таких ДТП людей [13].

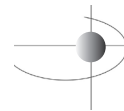
Согласно официальным статистическим сведениям Госавтоинспекции МВД России о показателях состояния безопасности дорожного движения, отмечен рост количества дорожно-транспортных преступлений, совершенных водителями в состоянии алкогольного опьянения и в Воронежской области. Всего по этой причине в области зарегистрировано 157 ДТП (+27,6 %). В этих происшествиях погибли 36 человек (+33,3 %) и получили ранения 199 (+23,6 %). По итогам 9 месяцев 2014 года на территории Воронежской области зарегистрировано 2606 ДТП, в которых 451 человек погиб и 3154 получили ранения. И если общее количество ДТП по сравнению с аналогичным периодом 2013 года снизи-

лось на 6,8 %, раненых на 9,1 %, то количество погибших увеличилось на 8,4 % [14].

Именно статистика, свидетельствующая о проблеме эффективности регулирования безопасности дорожного движения, привела к появлению инициатив, ужесточающих наказание за «вождение в нетрезвом виде». Факт того, что ДТП, когда опрометчивость водителя влечёт гибель двух и более человек, повлекли предложения усилить ответственность за подобные деяния, свидетельствует о том, что законодатель ищет баланс в регулировании ответственности за преступления, предусмотренные статьей 264 Уголовного кодекса Российской Федерации (далее – УК РФ).

Уголовная ответственность по статье 264 УК РФ наступает при причинении тяжкого вреда здоровью, либо по неосторожности смерти человека, если указанные последствия находятся в причинной связи с допущенными лицом нарушениями правил дорожного движения или эксплуатации транспортных средств. Специфика данной статьи состоит в том, что преступление предполагается неосторожным и даже несмотря на то, что его последствием является, порой, смерть, общественная опасность его невелика. В случае назначения наказания в виде реального лишения свободы в качестве исправительного учреждения для осуждённого определяется колония-поселение и лишь в отдельных случаях исправительная колония общего режима. Обвинение по статье 264 УК РФ предполагает указание места, времени, способа, мотива, последствий и иных обстоятельств совершения преступления. Необходимым является указание на то, какие пункты правил дорожного движения были нарушены и в чём это выразилось.

При этом одним из существенных недостатков действующей правоприменительной практики является формализованный подход к учёту внутренних факторов преступного поведения личности, когда истинные причины правонарушающего поведения при вынесении приговоров не учитываются. Указанный недостаток заложен в самом законодательстве, поскольку обвиняемого можно признать виновным без учёта мотивов, которыми он руководствовался, и целей, к которым стремился, совершая преступное деяние.



На наш взгляд, оценивать степень опасности ДТП без учёта истинных причин правонарушающего поведения равнозначно тому, что отправить на переплавку автомобиль за то, что тот совершил наезд на пешехода либо столкновение с другим транспортным средством, вместо того чтобы воздействовать на водителя, совершившего преступление.

В связи с этим важной задачей является научная оценка, анализ ситуации аварийности на дорогах, а также исследование индивидуально-психологических и криминологических особенностей виновников дорожно-транспортных происшествий со смертельным исходом с целью разработки теоретических подходов к прогнозированию уровня аварийности и организации превентивных мероприятий, позволяющих повысить безопасность дорожного движения в стране.

В современной криминологической литературе лица, совершившие дорожно-транспортные преступления, отнесены к категории неосторожных преступников. Среди неосторожных преступлений нарушения правил безопасности движения и эксплуатации транспорта (глава 27 УК РФ) занимают примерно  $\frac{3}{4}$ , так же как и среди них, предусмотренные статьей 264 УК РФ. Сохраняется мнение, что так называемые «аварийщики», как и остальные, совершившие преступления по неосторожности, являются социально-интегрированными личностями, для которых не характерны дефекты правового и нравственного сознания. «Субъект неосторожного преступления, – пишет П. С. Дагель, – не сознаёт общественно-опасного характера деяния: он не только не желает (или не допускает) причинения вреда обществу, но либо вообще не предвидит возможности причинения этого вреда, либо уверен в его предотвращении. Отсюда вытекает особенность, характеризующая субъектов неосторожных преступлений: если субъекты умышленных преступлений прямо или косвенно противопоставляют свою волю интересам общества, то социально-психологической причиной неосторожных преступлений является невнимательность, безответственность» [4].

Высказаны мнения [3; 6] в отношении «аварийщиков» как особой, неиспорченной, всегда случайной категории преступников.

Видным российским криминологом Ю. М. Антоняном выделены два типа личности неосторожных преступников, к которым учёный относит и «аварийщиков»: у одних в поведении преобладают самонадеянность и легкомыслие, им присущи авторитарность,

самоуверенность, бравада, безапелляционность. Второму типу присущи такие личностные свойства, как небрежность, стремление минимизировать собственные интеллектуальные, волевые и физические усилия в процессе жизнедеятельности. Ю. М. Антонян отмечает, что среди неосторожных преступников, включая лиц, совершивших дорожно-транспортные преступления, меньше лиц с типичными для преступников чертами. По мнению автора, неосторожным преступникам присуща как фундаментальная черта личности склонность к возникновению тревоги, неуверенность в своих силах, склонность к волнениям при стрессе и избыточный самоконтроль [1, с. 488].

По результатам исследований ряда отечественных пенитенциарных психологов, лица, совершившие неосторожные преступления, являются относительно однородной категорией по своим психологическим особенностям. Их личностный профиль по тесту ММИЛ (прототип – ММПИ) определяется выраженным пиком по шкале 7: фиксация тревоги и ограничительное поведение, при этом подъём по данной шкале свойственен практически каждому из неосторожных преступников. Повышение профиля по 7-й шкале при нормативном разбросе отражает преобладание пассивно-страдательной позиции. Сделан вывод, что такое психологическое качество, как тревожность, является фундаментальным и ведущим. Для них характерны интрапунитивные реакции, т. е. возложение вины за произошедшее на себя, неуверенность в себе, склонность к волнениям при стрессе и избыточный самоконтроль [9, с. 155].

В свою очередь, отметим, что многолетний опыт практической работы, связанный с изучением криминологических характеристик и индивидуально-психологических особенностей личности осужденных, включая и совершивших преступления, предусмотренные статьей 264 УК РФ, позволяет отметить, что личностные особенности, как и правовое сознание «аварийщиков», на наш взгляд, изучены ещё недостаточно. Вызывает сомнение и случайный характер ДТП. Подавляющее большинство дорожных происшествий определяется действиями самого нарушителя, однако, является ли авария случайным событием в жизни виновного? ДТП с тяжкими последствиями – не просто стечение различных неблагоприятных обстоятельств в жизни человека, при исчезновении которых он перестает отличаться от большинства законопослушных граждан. Совершенное «ава-

рийщиком» преступление – закономерное следствие, итог формирования его личностной готовности, предрасположенности к нарушению закона, т. е. криминальной предрасположенности (от лат. *disposition* – расположение).

Чтобы подтвердить данную гипотезу, в ноябре-декабре 2013 года нами была предпринята попытка эмпирически выявить содержание предрасположенности и детерминанты личности осуждённых, отбывающих наказание за совершение преступлений по статье 264 УК РФ в состоянии алкогольного опьянения.

Эмпирическое исследование проводилось на базе колонии-поселения – ФКУ КП-10 УФСИН России по Воронежской области. Контент-анализ материалов личных дел осуждённых, сбор независимых характеристик, психодиагностическое изучение личностных качеств и степени криминальной заражённости позволили нам подготовить портрет осуждённого указанной категории.

Для выяснения специфики криминальной предрасположенности целесообразно было изучить эмоциональную устойчивость (стабильность), способность к подавлению собственных желаний ради соблюдения социальных норм, а также уровень самоконтроля, т. е. способность к торможению импульсов (неадекватных) и адекватность самооценки. Для исследования интересующих нас параметров, исследования индивидуально-психологических особенностей личности «аварийщиков» был выбран универсальный тест – тест Кеттелла (16 PF опросник). Опросник диагностирует черты личности, названные Р. Б. Кеттеллом конституционными факторами [8, с. 254].

Обоснованием для выбора теста явился факт возможности получить многогранную информацию об индивидуальности. Помимо указанного опросника использовался метод наблюдения, сбор независимых характеристик, а также беседа в виде нестандартизированного интервью. Анализ полученных данных позволил обосновать особенности предрасположенности осуждённых.

Эмпирическую выборку составили 70 осуждённых, из них 69 лиц мужского пола, среднего возраста (до 40 лет) и одна женщина (23 года). Объём выборки был обусловлен исследовательскими задачами и ограниченным количеством осуждённых интересующей нас категории в исправительном учреждении. Типичный социально-психологический и криминологический портрет личности осуждённого указанной категории следующий.

Это, преимущественно, мужчина среднего возраста, что связано с устойчивым не-

равным соотношением мужчин и женщин, как среди водителей транспортных средств, так и осуждённых, отбывающих наказание за совершение преступлений по статье 264 УК РФ. Имеющий относительно невысокий уровень образования, чаще средний: 11 % осуждённых имели высшее, либо неоконченное высшее образование; 20 % – средне-специальное, 61,5 % – среднее; 8,5 % – неполное среднее образование. Занятый низкоквалифицированным трудом: у 40 % осуждённых в личных делах указаны рабочие специальности (плотник, слесарь, токарь, монтажник, электрик, стропальщик, тракторист, водитель, повар), либо такие профессии, как инженер-механик, оператор ЭВМ; 60 % специальности не имели, были заняты неквалифицированным трудом (грузчик, разнорабочий). Семейное положение: 72 % осуждённых в браке не состояли.

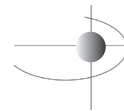
Среди «аварийщиков» значительно число лиц, ранее привлекавшихся к административной ответственности (85 %).

Анализ личных дел осуждённых показал, что  $\frac{3}{4}$  отбывающих наказание в колонии-поселении совершили преступление в состоянии опьянения, половина отрицательно характеризовалась по месту работы или жительства,  $\frac{2}{3}$  имели множественные административные взыскания за нарушение правил дорожного движения до осуждения. Несмотря на то, что  $\frac{1}{3}$  респондентов считали причиной аварии собственное состояние опьянения («пьяный за рулём преступник», «отвлёкся от дороги, расслабился» и пр.), остальные осуждённые не рассматривали употребление алкоголя за рулём в небольших дозах как фактор риска, а около 10 % вообще не считали употребление алкоголя препятствием к управлению транспортом.

Таким образом, социально-демографические характеристики позволяют сделать вывод о том, что «аварийщики» в основном были заняты низкоквалифицированным трудом, не имели устоявшихся семейных связей, характеризовались низким уровнем развития волевой сферы и самоконтроля, до осуждения употребляли алкогольные или наркотические вещества, что не позволяет назвать их образ жизни социально благополучным.

Анализ материалов, полученных в ходе проведённых индивидуальных бесед, показал, что большинство осуждённых недооценивают опасность содеянного, считают аварию случайностью, а себя невиновными или виновными «не в полной мере»; перекладывают вину на кого-то или какие-либо





обстоятельства. Также следует отметить, что из лиц, признавших свою вину в ДТП, более 70 % причиной называют личную самоуверенность, самонадеянность.

Многолетнее систематическое правонарушающее поведение, злостное нарушение правил дорожного движения, связанное с преступлением, отрицание вины, свойственные «аварийщикам», свидетельствуют о том, что совершённое преступление вовсе не является случайным событием в жизни, а отрицание субъектом своей вины, поиск оправдывающих доказательств тяготеет к предумышленной мотивации. При этом характер самоуверенного поведения близок к умышленному, поскольку виновниками признается сам факт нарушения норм и правил.

Психологические портреты обследованных отличались сочетанием следующих черт. Типичными для личности «аварийщиков» явились импульсивность, раздражительность, снижение эмоционального контроля, безответственность, склонность быстро принимать решение, порой не задумываясь о последствиях своих поступков, самоуверенность, тщеславие, эгоизм, невротическая утомляемость (недостаток энергии, беспричинные страхи, склонность к неврозам), склонность к деструктивному поведению, свобода в проявлении эмоций, гибкие установки по отношению к социальным нормам, низкое чувство вины, пренебрежение правилами, слабый интерес к общественным стандартам.

В личной беседе на вопрос о возможных последствиях аварии в связи с нарушением ПДД ¾ осуждённых ответили, что об этом не задумывались, рассчитывали на «авось» и на то, что это с ними не произойдет. Больше число респондентов сожалеет о том, что причинили страдания собственной матери, половина сожалеет и о трагедии в семье потерпевшего. Однако, как нам представляется, действительно искренним сожалением было лишь у лиц, виновных в смерти собственных родственников, близких друзей, погибших в аварии. В остальных случаях сожаление на подсознательном уровне относилось к самим осуждённым, неожиданному повороту собственной судьбы, нахождением в местах лишения свободы.

Отвечая на вопросы, касающиеся вероятности амнистии и условно-досрочного освобождения, считали трудной свою ситуацию те, кто имеет решительных противников со стороны потерпевших, так как в соответствии с недавними изменениями в Уголовно-процессуальном Кодексе Российской Федерации

суд обязан извещать их о дате судебного рассмотрения ходатайства. Осуждённые, имеющие непогашенные иски, желая быть освобождёнными досрочно, в беседе говорили о том, что могли бы компенсировать причинённый вред, но гарантии освобождения нет, поэтому иск погашать не спешат. Важно, что во время судебного следствия большинство оспаривало сумму морального вреда или не соглашались с ним. Это, на наш взгляд, свидетельствует об отсутствии раскаяния за фактическое убийство человека.

Полученные данные в корне не противоречат ранее проведённым исследованиям относительно характеристики личности осуждённых интересующей нас категории, а представленный портрет отчасти согласуется с социально-психологическими характеристиками, составленными в разное время специалистами в области криминологии и юридической психологии.

В. В. Иванова отмечала, что «аварийщикам» свойственны эгоизм, чёрствость. Особенно заметны отрицательные качества личности при анализе действий преступников: стремление избежать ответственности, оставление места происшествия, неоказание помощи пострадавшему [5]. Л. Вишки пришел к выводу, что дорожно-транспортные преступления имеют общие черты с классическими преступлениями, и нет оснований утверждать, что транспортный преступник не является преступником [2]. А. И. Чучаев указывал на то, что предшествующее поведение 55–60 % осуждённых свидетельствует о стойкой антиобщественной установке личности, и лишь 2–3 %, согласно его исследованиям, приходится на осторожных, случайных аварийщиков [11].

Исследуя психодинамику личности осуждённых за неосторожное убийство без проявления агрессии к жертве (а именно в эту категорию входят «аварийщики»), Щелкушкина Е. А. пришла к выводу о том, что лживость, присущая всем осуждённым, у них выражена в ещё большей мере, чем у умышленных убийц. Причина в том, что некоторые слои бессознательного не позволяют осуждённым осознать вину и заставляют постоянно возвращаться в беседах с психологом к тому, как им не повезло в жизни. Сформулирован вывод о похожем симптомокомплексе личностных свойств «аварийщиков» и убийц. «Группа осуждённых за убийство по неосторожности без агрессии является совершенно особым типом, хотя и больше похожих на обычных убийц», – пишет автор [12].

Действия водителей, совершивших преступления в состоянии алкогольного опьянения, часто не были обусловлены сложной обстановкой на дороге. Напротив, они её формировали, то есть не ситуация вынуждала виновного к определённым действиям, а личность превалировала над ситуацией, что более характерно для умышленных преступлений [7, с. 193].

Указанные обстоятельства заставляют критически отнестись к высказанным мнениям [3; 6] в отношении «аварийщиков» как особой, неиспорченной, всегда случайной категории преступников и позволяют сформулировать следующие выводы.

«Аварийщиков», совершивших преступление в состоянии алкогольного опьянения, отличало антисоциальное поведение, скорее типичное для лиц, совершивших умышленные преступления с тяжкими последствиями. Для большинства обследованных нами осуждённых, ДТП стало закономерным следствием их жизнедеятельности, отражением личностных ценностно-нормативных установок, что привело к нарушению закона и свидетельствует о формировании криминальной predisпозиции, выразившейся в доминировании над ситуацией, предшествующей ДТП; умышленном обострении этой ситуации и создании угрозы для жизни и здоровья людей; психофизиологическом состоянии водителя (алкогольном опьянении), при котором становится реальной возможностью причинения вреда жизни и здоровью других лиц; правовом состоянии водителя, свидетельствующем о нигилистическом отношении к закону и пренебрежительном отношении к жизни и здоровью других лиц (ранее совершаемые административные правонарушения против безопасности дорожного движения).

Полученные результаты проведенного исследования послужили отправной точкой для более углубленного изучения личностных особенностей осуждённых по статье 264 УК РФ (части 3, 4, 5, 6 – нарушение правил дорожного движения и эксплуатации транспортных средств, повлекшее по неосторожности смерть человека/двух или более лиц). Так в ноябре 2014 года нами было проведе-

но масштабное эмпирическое исследование, составляющей частью которого стало психологическое обследование осуждённых – «аварийщиков» мужского пола, отбывающих наказания в исправительных учреждениях уголовно-исполнительной системы Воронежской области, со 100 %. При обследовании личности осуждённых использовался тест КСМИЛм (краткий мужской вариант стандартного опросника СМИЛ), автор-разработчик и автор адаптации – Л. Н. Собчик; прототип – ММРІ, СМИЛ; направленность – интегральная, клиническая [14, с. 72].

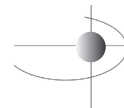
В настоящее время проводится анализ полученных результатов. И если делать окончательные выводы, безусловно, преждевременно, то предварительно можно отметить, что в усреднённом профиле КСМИЛм, расположенном в рамках нормативного разброса, в качестве ведущих шкал выявлены 4-я шкала – «импульсивность», 8-я шкала – «индивидуалистичность» и 2-я шкала – «пессимистичность».

Результаты свидетельствуют, что осуждённым интересующей нас категории в наибольшей степени свойственны импульсивность, склонность к риску при некой индивидуалистичности, своеобразии поступков, а также характерны сочетание разнонаправленных тенденций: высокой поисковой активности и динамичности процессов возбуждения, с одной стороны, и выраженной инертности и неустойчивости, с другой. Психологически это может проявляться сочетанием высокого уровня притязаний с неуверенностью в себе, высокой активности и быстрой истощаемости, что при неблагоприятных социальных условиях становится почвой для алкоголизации личности.

Проведённая нами работа имеет практическое значение. Выявление истинных причин виновности «аварийщиков» в совершении преступлений на дорогах, на наш взгляд, будет способствовать решению важной задачи в защите жизни и здоровья граждан от легкомысленного отношения. В этом заключается главная практическая значимость и актуальность проведённых исследований.

#### Список литературы

1. Антонян Ю. М. Криминология. М.: Изд-во Юрайт, 2013. 523 с.
2. Вишки Л. Транспортные преступления и криминологические теории личности. М.: Фонд ВНИИ БД МВД России. СР-775. 214 с.
3. Воронин Ю. А. Типология личности преступников: дис. ... канд. юрид. наук. Свердловск, 1974. 185 с.
4. Дагель П. С. Неосторожность. Уголовно-правовые и криминологические проблемы. М.: Юрид. лит, 1977. 144 с.



5. Иванова В. В. Предупреждение уголовно-наказуемых нарушений правил безопасности дорожного движения: дис. ... канд. юрид. наук. М., 1995. 210 с.
6. Коробеев А. И. Транспортные преступления. СПб.: Пресс, 2003. 406 с.
7. Механизм преступного поведения / под ред. В. Н. Кудрявцева. М.: Наука, 1981. 248 с.
8. Психологическая диагностика / под ред. М. К. Акимовой, К. М. Гуревича. СПб.: Питер, 2003.
9. Рабочая книга пенитенциарного психолога / под ред. А. И. Мокрецова, В. П. Голубева, А. В. Шамиса. М.: ВНИИ МВД России, ГУИН МВД России, 1997. 208 с.
10. Собчик Л. Н. Введение в психологию индивидуальности. М: ИПП-ИСП, 2000. 512 с.
11. Чучаев А. И. Транспортные преступления: проблемы квалификации и наказания: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М., 1990. 27 с.
12. Щелкушкина Е. А. Психодинамика личности осуждённых за убийство: дис. ... канд. психол. наук. Рязань, 2011. 212 с.

#### **Источники**

13. Преступность и правонарушения (2008–2012): статист. сб. М., ГИАЦ МВД России, 2013. С. 134–140.
14. Сведения о показателях состояния безопасности дорожного движения. Сведения за 9 месяцев 2014 г. [сайт]. URL: [www.gibdd.ru/stat/](http://www.gibdd.ru/stat/) (дата обращения 15.12.2014).

#### **References**

1. Antonyan Yu. M. Kriminologiya. M.: Izd-vo Yurait, 2013. 523 s.
2. Vishki L. Transportnye prestupleniya i kriminologicheskie teorii lichnosti. M.: Fond VNII BD MVD Rossii. SR-775. 214 s.
3. Voronin Yu. A. Tipologiya lichnosti prestupnikov: dis. ... kand. jurid. nauk. Sverdlovsk, 1974. 185 s.
4. Dagal' P. S. Neostorozhnost'. Ugolovno-pravovye i kriminologicheskie problemy. M.: Yurid. lit, 1977. 144 s.
5. Ivanova V. V. Preduprezhdenie ugolovno-nakazuemykh narushenii pravil bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya: dis. ... kand. jurid. nauk. M., 1995. 210 s.
6. Korobeev A. I. Transportnye prestupleniya. SPb.: Press, 2003. 406 s.
7. Mekhanizm prestupnogo povedeniya / pod red. V. N. Kudryavtseva. M.: Nauka, 1981. 248 s.
8. Psikhologicheskaya diagnostika / pod red. M. K. Akimovoi, K. M. Gurevicha. SPb.: Piter, 2003.
9. Rabochaya kniga penitentsiarnogo psikhologa / pod red. A. I. Mokretsova, V. P. Golubeva, A. V. Shamis. M.: VNII MVD Rossii, GUIN MVD Rossii, 1997. 208 s.
10. Sobchik L. N. Vvedenie v psikhologiyu individual'nosti. M: IPP-ISP, 2000. 512 s.
11. Chuchaev A. I. Transportnye prestupleniya: problemy kvalifikatsii i nakazaniya: avtoref. dis. ... kand. jurid. nauk. M., 1990. 27 s.
12. Shchelkushkina E. A. Psikhodinamika lichnosti osuzhdennykh za ubiistvo: dis. ... kand. psikhol. nauk. Ryazan', 2011. 212 s.

#### **Istochniki**

13. Prestupnost' i pravonarusheniya (2008–2012): statist. sb. M., GIATs MVD Rossii, 2013. S.134–140.
14. Svedeniya o pokazatelyakh sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. Svedeniya za 9 mesyatsev 2014 g. [sait]. URL: [www.gibdd.ru/stat/](http://www.gibdd.ru/stat/) (data obrashcheniya 15.12.2014).

**Статья поступила в редакцию 20.12.2014**