

## ГЕНДЕР КАК ФАКТОР ФОРМИРОВАНИЯ СТИЛЯ ВОЖДЕНИЯ

© 2018 Ю. И. Лобанова\*, И. В. Боровская\*\*

*\* Кандидат психологических наук, доцент; Факультет экономики и управления Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет, г. Санкт-Петербург  
E-mail: gretta25@list.ru*

*\*\* Магистр, факультет психологии, Санкт-Петербургский государственный университет, г. Санкт-Петербург  
E-mail: inginet13@gmail.com*

В статье приводятся результаты исследования стиля вождения групп участников дорожного движения с разными социальными и профессиональными характеристиками. Стилль вождения женщин-автолюбителей оценивается по пяти характеристикам: безопасность-риск, планирование-импульсивность, отношение к средствам безопасности, культура вождения и уверенность при парковке. Показано, что женщины-автолюбители демонстрируют большую склонность соблюдать правила дорожного движения и дорожную вежливость, более внимательно относятся к средствам активной и пассивной безопасности. Мужчины-автолюбители проявляют большую уверенность при осуществлении парковочных маневров.

*Ключевые слова:* стиль вождения, гендерный фактор, профессиональные водители, женщины-автолюбители, мужчины-автолюбители, регламентированность деятельности.

### ВВЕДЕНИЕ

Стили – феномен, который изучался и изучается как в западной, так и в советско-российской психологии, при этом их изучение имеет разные научные традиции (Толочек, 2013). Когнитивные стили рассматриваются как личностные предпочтения в способах обработки информации (Холодная, 2004), стили поведения (или стили жизни) как проявления

целостной личности, как выбор жизненных целей, приоритетной жизненной стратегии для адаптации (Адлер, 1986). В отечественной психологии стили первоначально изучались в русле задач дифференциальной психологии, психологии труда, педагогической психологии, психологии управления и психологии спорта (индивидуальные, стили деятельности, стили профессиональной деятельности, стили руководства) (Ильин, 1988; Климов, 1959; Толочек, 2000; Щукин, 1994; Якубчик, 1964). В исследованиях 1950-2000-х годов акцент делался на индивидуально-типических способах и приемах осуществления деятельности, способствующих достижению ее эффективности за счет компенсации недостаточно развитых профессионально важных качеств или опоры на хорошо развитые (Ильин, 1988; Климов, 1959), а в последние годы - на анализ стилей с позиций ресурсного подхода (Толочек, 2015).

Однако при изучении стилей в разных научных подходах придавалось недостаточное значение *гендерной детерминации стиля*. Возможно, это связано с тем, что не было достаточно данных, «высвечивающих» данный аспект. Так в исследованиях индивидуального стиля деятельности Е.А. Климовым основным субъектом стали женщины-работницы ткацкого производства) (Климов, 1959), М.Р. Щукина – юноши-токари (Щукин, 1994), Б.И. Якубчика – юноши-акробаты (Якубчик, 1964), в работах В.А. Толочка – мужчины-борцы (Толочек, 2000) и т.д.

Возможно, что в моделях, избранных для исследования стиля деятельности, гендерный фактор проявиться и не мог, в отличие, например, от *стиля вождения*.

Стиль вождения определяется как устоявшиеся (привычно своеобразные) особенности дорожного поведения водителя, в которых (в том числе в процессе общения) проявляются отношение водителя к другим участникам дорожного движения в частности и уровень транспортной

культуры в целом, включающие в себя систему способов и средств осуществления водительской деятельности, развертывающиеся на определенном эмоциональном фоне, предопределяющие (в зависимости от сочетания с уровнем развития профессионально важных качеств, отдельными индивидуально-психологическими особенностями и личностными свойствами) уровень безопасности (аварийности) водителя (с одной стороны) и сами определяемые рядом устойчивых и переменных факторов (с другой) (Лобанова, 2014; Лобанова, 2016).

Особенности вождения (автовождения, вождения транспортного средства) – как поведения и как деятельности, заключаются в возможной актуализации потребностей в безопасности. При вождении высока вероятность развития ситуаций, носящих опасный или экстремальный характер (в том числе из-за их неполной регламентированности), сопровождающихся изменениями психофизиологических состояний, что в других средах и в более безопасных видах деятельности проявляются не так очевидно и не так ярко. Именно эти особенности вождения – вероятность быстрых, резких, не ожидаемых человеком смены его состояний, условия неполной защищенности (из-за неполной структурированности отдельных дорожно-транспортных ситуаций) и могут служить своего рода «лакмусовой» бумагой для изучения проявлений в стиле гендерного фактора.

## ЖЕНСКИЙ СТИЛЬ ВОЖДЕНИЯ КАК ПСИХОЛОГИЧЕСКИЙ ФЕНОМЕН

Для начала проанализируем процесс автовождения с позиций междисциплинарного подхода. Дорожное движение – с юридической точки зрения процесс перемещения грузов и пассажиров в пределах дорог (Коноплянко, 2007) (дополним – дорожной среды). Дорожная среда – один из наиболее сложных и небезопасных для человека типов среды. В объектном, материальном, физическом плане она является по сути

физической (материальной) в узком смысле слова (собственно дорожное покрытие, светофоры и дорожные знаки как материальные объекты). Существование и функционирование ее элементов подчиняется основным физическим законам, и в то же время социокультурной: разметка на дорожном полотне является не только физическим элементом, но и знаковым: предписывает водителю действовать определенным образом на конкретном участке маршрута, не говоря уже о знаках и светофорах. Проектированием и производством материальных объектов дорожной среды занимаются в основном технические специалисты.

С психологической же точки зрения – дорожное движение – это сложнейшая система, включающая в себя дорожную среду, в рамках которой разные группы участников дорожного движения (водители, пешеходы, инспекторы ГИБДД) осуществляют жизнедеятельность, реализуют те или иные поведенческие цели и занимаются водительской деятельностью (многокомпонентной совмещенной) (Козлов, 2012), как на любительском, так и на профессиональном уровне (Коноплянко, 2007). Таким образом, пользователями дорожной среды (искусственной социокультурной) являются люди, относящиеся к разным социальным группам, обладающие индивидуально-психологическими различиями.

Эти люди заняты профессиональной деятельностью (осуществляющие работу по найму, перемещая грузы и пассажиров в пределах дорог) и жизнедеятельностью (переходящие дорогу исключительно в утилитарных целях), управляют транспортными средствами с различными целями и мотивацией, имеют разный уровень подготовки к деятельности и на различном уровне соответствуют требованиям деятельности на психофизиологическом уровне (Коноплянко, 2007).

До определенного момента времени недифференцированный подход к участникам дорожного движения был в определенной степени оправданным: так в Советском Союзе группа водителей была максимально

однородной: преобладали профессиональные водители, подавляющее большинство водителей готовились в системе ДОСААФ, большинство составляли мужчины. На данный момент времени в силу резкого возрастания уровня автомобилизации группа водителей как участников дорожного движения стала гораздо более многогранной: и по половому, и по возрастному, и по профессиональному, и по статусному составу (это уже следствие изменений в социально-экономической ситуации в стране) (Кичеджи, Хатояма, 2010).

Изучение особенностей отдельных подгрупп водителей, их поведенческих особенностей в рамках ДД может быть полезно не только с теоретической точки зрения, но и с практической: сведения относительно выявленных закономерностей могли бы стать основой психологической подготовки водителей в автошколах, работая на улучшение взаимопонимание и взаимодействие водителей в процессе автовождения.

На Западе проектирование элементов дорожной среды, а также разработка социальной рекламы, средств агитации и пропаганды безопасного дорожного поведения проводится с учетом особенностей социальных групп, для которых они предназначаются (Макеева, 2017; Олещенко, 2014) в России же до сих пор такая работа ведется без анализа социально-психологических аспектов дорожной среды (Профилактика дорожно-транспортного..., 2012). Таким образом, в российских условиях изучение такого рода аспектов становится особенно актуальным.

Особый интерес для исследователей (исходя из статистических данных) должна в первую очередь представлять группа автолюбителей-женщин, так как именно эта группа стала стремительно увеличиваться в России, начиная с 90-х годов.

Что касается изучения особенностей дорожного поведения водителей, то в последнее время в нашей стране появляются работы, в которых сравниваются мужские и женские группы (Кабалевская, 2013, Боровская,

2017). Например, работа А.И. Кабалевской обращена к изучению гендерных социальных стереотипов водителей, а также сравнению мужской и женских групп водителей по особенностям ориентировки в дорожной среде. С точки зрения изучения стиля, представляется, что А.И. Кабалевская исследовала аспекты стиля одного из подвидов водительской деятельности - ориентации на маршруте, причём с некоторым ограничением: следовало бы исследовать ориентацию водителей на двух разных маршрутах - знакомом и незнакомом. В проведенном же ею совместно с А.И. Донцовым (Кабалевская, 2013) исследовании степени знакомства с элементами дорожной среды и схемам организации дорожного движения испытуемыми не придаётся существенного значения. В плане обеспечения безопасности и сохранения надежности деятельности знакомство с маршрутом движения представляется нам сверхважным компонентом: в одном из наших исследований было показано, что склонность к планирующему стилю деятельности (при котором процесс вождения зачастую осуществляется при предварительном планировании и даже изучении маршрута будущей поездки) является определенным залогом поддержания женщинами - водителями должного уровня надежности деятельности. планирование и безаварийности женщин (Лобанова, Носова, 2014).

В качестве эмпирического обоснования важности изучения группы женщин-автолюбителей и особенностей женского стиля вождения представим результаты пилотажного исследования, проводимого в течение года (2016-го) в Центре безопасности дорожного движения при Автомобильно-дорожном факультете (в дальнейшем - институте) СПбГАСУ: были опрошены 10 групп кандидатов в инструкторы относительно особенностей пресловутого женского стиля вождения. Предполагалось, что данные группы могут выступать как экспертные: на обучение принимаются водители со стажем от 3-х лет с благополучной водительской биографией. Задание было сформулировано следующим образом:

«Опишите женский стиль вождения...» Семантический анализ выявил наиболее частый ответ, предполагающий, что женщины, как и мужчины отличаются друг от друга по стилю вождения. При этом в каждой учебной группе (группы размером от 5 до 20 человек) оказывался хотя бы один испытуемый, который бы разделял женскую группу по основанию: водят как асы (лучше, чем «я») и водят автомобиль «по-женски» (медленно; в соответствии с предписаниями правил дорожного движения (ПДД); ниже скорости потока; тормозя поток при осуществлении маневров; долго перестраиваются; с излишним рвением соблюдают ПДД).

Отметим, что в исследовании А.И. Кабалевской и А.И. Донцова в качестве особенностей женского автовождения отмечены две следующие:

- особенностей сбора информации (подготовки перед осуществлением маневра): женщины дольше готовятся к маневру, анализируя как подвижные, так и неподвижные объекты дорожной среды;
- женщины склонны завершать маневр, дополнительно не перепроверяя (в отличие от мужчин) правильность и безопасность своих действий и, соответственно, в меньшей степени готовы к возможным новым маневрам (Кабалевская, 2013).

Некоторые авторы (Özkan, Lajunen, 2006), занимавшиеся изучением сравнительных особенностей дорожного поведения женщин и мужчин-водителей, установили, что мужчины чаще попадают в аварии по своей или по чужой вине, так как маскулинность положительно коррелирует с лучшим формированием навыков сенсомоторной координации, а феминность с навыками, обеспечивающими безопасность.

На основе теоретического и эмпирического анализа были сформулированы **гипотезы**:

1. Стиль вождения женщин отличается от стиля вождения мужчин-любителей по определенным характеристикам.

2. Стиль вождения женщин-автолюбителей может иметь сходство со стилем вождения мужчин-профессиональных водителей в силу задач профессиональной деятельности в большей степени ориентированных на соблюдение ПДД и обеспечение высокого уровня надежности деятельности.

## МЕТОДЫ ИССЛЕДОВАНИЯ

Авторский опросник «Стиль вождения, СВ» (Лобанова, 2016), который направлен на диагностику таких характеристик стиля вождения как: безопасность-риск – оценивает склонность к соблюдению ПДД; планирование-импульсивность – склонность запоминать маршруты, схемы организации ДД, элементы дорожной среды, в том числе с целью уменьшения количества маневров в процессе вождения; отношение к средствам безопасности, культура вождение – склонность к использованию имеющихся в распоряжении пассивных и активных средств безопасности; уверенность при парковке – склонность с легкостью осуществлять парковку в стесненных условиях – при ограниченном количестве места.

## ОПИСАНИЕ ВЫБОРКИ ИССЛЕДОВАНИЯ

Женская группа включала две подгруппы водителей (30 и 32 человека соответственно), несколько отличавшихся по социальным характеристикам (первая обследовалась в 2009 - 2010 году Ю.И. Лобановой, в выборку вошли (в том числе) женщины-водители, имеющие отношение к транспортной сфере, а также жительницы разных городов России), вторая (данные получены магистром И.В. Боровской) обследовалась в 2017 году, в выборку включены исключительно жительницы г. Санкт-Петербурга.

Год обследования мог отразиться в стиле вождения водителей, поскольку обучение части испытуемых проходило по разным программам

обучения. В 2010 году число часов, отводимое на практическое вождение в автошколах, увеличилось с 32 до 56).

Для проведения сравнительного анализа также были сформированы две выборки мужчин-водителей – профессиональных водителей (65 человек) и автолюбителей (69 человек). Данные собирались с 2010 по 2016 год Ю.И. Лобановой и студентами групп «Организация и безопасность дорожного движения», работавших под ее руководством.

В ходе проведения эмпирического исследования осуществлялся сбор информации об особенностях группы: социальный статус (студенты младших курсов, старших курсов, студенты-заочники (работающие), работающие респонденты и получающие дополнительное профессиональное образование; отношение к транспортной сфере (обучающиеся по связанной с транспортом инженерной специальности, работающие в транспортной отрасли, профессиональные водители и лица, не имеющие отношение к транспортной сфере), возраст, стаж вождения, программа обучения в зависимости от года, в котором проводилось обучение, время обучения вождению в месяцах, отличавшееся в зависимости от того, где обучался водитель - в автошколе или в профессиональном учебном заведении.

## РЕЗУЛЬТАТЫ ЭМПИРИЧЕСКОГО ИССЛЕДОВАНИЯ

Статистическая обработка данных проводилась с помощью статистического пакета SPSS 22. Статистический анализ различий между двумя «женскими» группами представлены в таблице 1

**Таблица 1.** Сравнение двух групп женщин-автолюбителей

Сравниваемые характеристики	Средние значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости
Возраст безопасный	1,73	0,45	0,033
	1,94	0,25	
Стаж вождения	5,22	4,14	0,015

	8,49	5,93	
Город	1,5	0,73	0,001
	1,0	0,00	
Культура вождения	27,77	3,82	0,000
	32,56	3,75	
Семья	2,63	3,82	0,000
	1,89	3,75	

*Примечание:* 1 группа – женщины-автолюбители, принимали участие в обследовании в 2010-м году (исследование проводили: к.пс.н., доцент Лобанова Ю.И., студенты группы ОБД- 4).

2 – группа – женщины-автолюбители, принимали участие в обследовании в 2017 году (исследование проводила И.В. Боровская).

Отметим, что по стилю вождения между группами зафиксировано только одно различие: они несколько отличаются друг от друга по культуре вождения. Опрашиваемые в 2017-м году оказались более осведомлены в плане дорожного этикета и значительно чаще прибегали к использованию знаков дорожной вежливости, чем испытуемые 2010-го года.

Представляется, что полученные результаты следует объяснить следующим образом: за 7 лет, которые разделяют две выборки, два исследования, уровень дорожной вежливости (культуры вождения) изменился в лучшую сторону, и то, что раньше являлось верхом проявления дорожной вежливости, стало относительной поведенческой нормой. Возможно, это связано с последствиями кардинального роста уровня автомобилизации в РФ, в силу которого во многих семьях появились водители, способные оказать влияние на культуру дорожного поведения других членов семьи, тогда как ранее носителями такой культуры являлись в основном инструкторы по практическому вождению.

Две женские группы были также сопоставлены друг с другом по целому ряду социально-биографических показателей, как-то возраст, стаж вождения, программа обучения, социальный статус, отношение к транспортной сфере, надежность деятельности, которая оценивалась экспертной группой, исходя из сведения относительно количества и типа

ДТП, в которых участвовали испытуемые, и их стажа вождения. Различия были зафиксированы только по стажу вождения (в группе 2017 года оказались более опытные женщины-водители), а также по городу проживания (как уже указывалось, в группе испытуемых 2010 года были водители не только из крупных городов России (Санкт-Петербург), но и из средних (Псков, Тверь или Архангельск).

Несмотря на выявленное различие между группами по культуре вождения в силу их небольшого объема в дальнейшем они сравнивались с другими группами (мужскими) совместно. Вначале проверялась гипотеза относительно сходства стиля вождения женщин и мужчин – профессиональных водителей.

Результаты получились следующие (см. таблицу 2)

Следует отметить, что в рамках проведенного исследования между стилем вождения женщин-автолюбителей и профессиональных водителей мужчин скорее зафиксировано сходство, чем различия: профессиональные водители по сравнению с водителями-женщинами более уверенно чувствуют себя при осуществлении парковки, в остальном различий на значимом уровне не обнаружено. Подчеркнем, что в профессиональную группу вошли водители, управляющие грузовым автотранспортом.

Близость стилевых показателей и по надежности деятельности, которая оценивалась группой экспертов по количеству и типу ДТП, в которых участвовали опрошенные водители, стажа и принадлежности к группе профессионалов или любителей, была зафиксирована при том, что по ряду социально-биографических характеристик группы отличаются кардинально: по статусу, по отношению к транспортной сфере, по реальному стажу вождения, по программе подготовки, по времени обучения, по городу проживания и т.д. В частности: мужчины обучались в специальных профессиональных учреждениях, программа подготовки

носила более длительный характер, их стаж вождения значительно превосходит стаж вождения водителей из женской группы.

**Таблица 2.** Женщины-автолюбители (1) и мужчины-профессиональные водители (2)

Сравниваемые характеристики 1- Женщины 2- Мужчины	Среднее значение	Стандартное отклонение	Уровень значимости	Разность средних
Возраст	32,85 41,79	8,36 12,45	0,000	-8,94
Возраст безопасный	1,84 1,64	0,37 0,48	0,011	0,19
Отношение к транспортной сфере	1,47 4,72	0,95 0,92	0,000	-3,25
Стаж	6,90 2,98	5,36 11,86	0,000	-14,077
Время обучения	2,37 10,40	1,06 10,99	0,000	-8,029
Программа обучения	1,26 2,53	0,59 0,96	0,000	-1,274
Город	1,24 1,0	0,56 0,00	0,001	0,241
Уверенность при парковке	6,89 7,70	1,93 1,65	0,012	-0,816

Складывается впечатление, что в случае с женской группой именно гендерный фактор играет наибольшее значение при формировании стиля вождения (влияние средовых и деятельностных факторов в этой группе несколько ослаблено).

В дальнейшем было проведено сравнение женской группы с мужчинами-любителями (сравнение проводилось с объединенной мужской группой, в которую были включены водители-автолюбители со стажем от 3-х лет и более, работающие и не работающие в транспортной сфере). Результаты оказались следующие (см. таблицу 3).

**Таблица 3.** Сравнение двух групп водителей: женщин -автолюбителей и мужчин-автолюбителей

Сравниваемые	Среднее	Стандартное	Уровень	Разность
--------------	---------	-------------	---------	----------

характеристики	значение	отклонение	значимости	средних
Отношение к транспортной сфере	1,47	0,95	0,009	-0,45
	1,92			
Безопасность-риск	29,87	1,19	0,020	2,01
	27,86			
Культура вождения	30,24	4,46	0,007	2,14
	28,10	5,10		
Уверенность при парковке	6,89	1,93	0,001	-1,01
	7,89	1,80		
Семья	2,28	0,67	0,005	0,349
	1,93	0,77		
Дети	0,81	0,51	0,013	0,237
	0,57	0,44		

Представленные в таблицах данные можно объяснить следующим: а) Особенности вождения мужчин и женщин (любители) отличаются по таким стилевым характеристикам как безопасность-риск (женщины-автолюбители в большей степени ориентированы на соблюдение правил дорожного движения по сравнению с мужчинами-автолюбителями), по культуре вождения и по уверенности при парковке: женщины более склонны соблюдать ПДД (и меньше рисковать соответственно), более вежливы, но менее уверенно чувствуют себя при осуществлении маневров парковки. б) По социально-биографическим характеристикам группы мужчин и женщин - автолюбителей мало различаются (они имеют сходный социальный статус, близкий стаж вождения, учились по одинаковым программам, примерно одно и то же время и т.д.). в) На формирование стилей вождения мужчин и женщин (любителей) оказывают влияние средовые и деятельностные факторы.

### ОБСУЖДЕНИЕ

К полученным результатам можно относиться с осторожностью. Однако их можно и нужно интерпретировать, прежде всего, исходя из особенностей выявленного сходства между профессионалами и женщинами-водителями и различий между любителями мужчинами и женщинами. Сходство между профессионалами и любителями-женщинами

выявлено по тем характеристикам стиля, которые имеют отношение прежде всего к строго регламентированным или частично регламентированным аспектам водительской деятельности: движение в дорожной среде (как процесс) достаточно четко прописано правилами дорожного движения, известны ограничения по скорости, запрещающие и разрешающие знаки, знаки дорожного приоритета. Соблюдение ПДД гарантирует водителю нахождение под защитой государства, выступающего гарантом безопасности благонадежных, соблюдающих правила ДД водителей. Женщины зачастую более дисциплинированы, лучше по сравнению с мужчинами усваивают правила и нормы поведения в регламентированных ситуациях, что вполне может их уравнивать по процессуальным характеристикам вождения с более подготовленной и опытной группой мужчин-профессиональных водителей.

Осуществление же маневров парковки (как процесса) слабо регламентировано правилами дорожного движения. Фактически предписания касаются только результатов парковочных маневров и то в ситуациях нахождения непосредственно в дорожной среде (при парковке на улице): есть специальные знаки и разметка, разрешающие или запрещающие осуществление парковки в тех или иных местах. Парковка на прилегающих территориях осуществляется на основе собственных возможностей водителя и принимаемых им решений. При этом если рядом с супермаркетами (или в паркингах) парковочные места ограничены с помощью нанесенной разметки, то основное ограничивающее условие заключается в меньшем (по сравнению с улицей) количестве места, отводимого под размещение автомобиля. За границей в некоторых странах существуют парковочные места, выделенные специально для женщин они больше по занимаемому пространству по сравнению со стандартными – мужскими.

В проездах же и дворах разметка как правило отсутствует. Занятие того или иного места в большей степени определяется волей самого водителя. Иначе говоря, осуществление парковки на прилегающих территориях, с одной стороны, предъявляет особые требования к водителю в плане его чувства габаритов и ориентировки на дороге, с другой стороны, к его подготовленности к парковочным маневрам. Отметим, что в автошколах традиционно готовят к осуществлению двух видов парковки (Основы обучения водителей .., 2015), тогда как в реальности нужно владеть не меньше чем 4-мя видами), а также к его коммуникативным способностям (для эффективного взаимодействия с другими водителями в условиях слабой регламентированности деятельности) и владению дополнительными ресурсами для отстаивания занятого места.

Гипотезы исследования подтверждены. Большая склонность женщин-водителей к безопасному дорожному поведению не противоречит работам других авторов (Özkana, Lajunenb, 2006; Taubman-Ben-Ari, Yehiel 2012). Ценным является возможность практического приложения полученных в результате сравнения результатов. Возвращаясь к опросу экспертов в отношении женской манеры вождения и ее негативного оценивания, стоит отметить, что стиль вождения мужчин – профессиональных водителей, осуществляющих управление грузовыми транспортными средствами, нареканий, как правило, у других групп не вызывает, и это при том, что стили вождения данных двух подгрупп водителей достаточно близки.

Представляется весьма вероятным, что разъяснение выявленных особенностей разным категориям участников дорожного движения могло бы повысить уровень принятия женской стилистики автовождения «мужским» любительским автомобильным сообществом.

С другой стороны, сближения стилей вождения групп водителей с разными социальными характеристиками могло бы положительно сказаться на общем уровне безопасности дорожного движения. В

отношении мужчин водителей-любителей – секрет сглаживания различий может заключаться в освоении новых категорий водительских прав, дающих право управления транспортными средствами (в том числе большегрузными и крупногабаритными), предрасполагающими к профессиональному и женскому стилям вождения. Попытка ввести некий регламент в осуществление маневров парковки также могла бы смягчить выявленные различия между мужской и женской группами.

Наконец, очевидно, что определенный интерес представляет проведение более подробного сравнительного анализа отдельных подгрупп водителей внутри мужской и женской подгрупп с тем, чтобы определить соотношения между влиянием средового, гендерного факторов и фактором подготовки в формировании стиля вождения. Это и станет ориентиром в нашей дальнейшей работе.

## ВЫВОДЫ

1. Выявлено сходство стиля вождения женщин-автолюбителей со стилем, характерным группе мужчин-профессиональных водителей по склонности соблюдать правила дорожного движения, отношению к средствам активной и пассивной безопасности, культуре вождения, несмотря на различия между группами по возрасту, статусу, отношению к транспортной сфере.

2. Выявлено различие стиля вождения женщин с мужчинами-автолюбителями по целому ряду характеристик стиля вождения: мужчины чувствуют себя более уверенно при осуществлении маневров парковки, женщины ведут себя более безопасно (больше ориентированы на соблюдение ПДД) и вежливо (при близости социальных характеристик групп по возрасту, статусу, времени и программам обучения).

## ЛИТЕРАТУРА

- Адлер А. Индивидуальная психология // История зарубежной психологии (30-60-е гг. XX века). Тексты. М., 1986.
- Боровская И.В. Социально-психологические факторы поведения водителей на дороге: Магистерская диссертация. СПбГУ, 2017.
- В Китае открыли парковочные места для женщин, которые не умеют парковаться. URL: <https://meduza.io/shapito/2016/06/01/v-kitae-otkryli-parkovochnye-mesta-dlya-zhenschin-kotorye-ne-umeuyut-> – дата обращения 20.10.2017
- Ильин Е.П. Стиль деятельности: Новые подходы и аспекты // Вопросы психологии. 1988. № 6. С. 85–93.
- Кабалевская А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4. С. 69–87.
- Кичеджи В.Н., Хатояма К. Москва: транспортные проблемы мегаполиса. М.: ДПК Пресс, 2010.
- Климов Е.А. О роли подвижности нервных процессов в формировании индивидуального стиля трудовой деятельности ткачих-многостаночниц // Тезисы докладов на I съезде Общества психологов СССР. Вып. 1. М.: Изд-во АПН РСФСР, 1959.
- Козлов Е.В. Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: Автореф. дис. канд. мед. наук. М., 2012.
- Коноплянко В.И. Организация и безопасность дорожного движения: учеб. Для вузов. М.: Высш. Школа, 2007.
- Лобанова Ю.И. Вождение – как деятельность, поведение и стилевая характеристика // Вестник Ленинградского государственного университета имени А.С. Пушкина. 2014. Т. 5. № 4.
- Лобанова Ю.И. Опросник «Стиль вождения» // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2016. № 4-1. С. 26-41.
- Лобанова Ю.И. Психология безопасного автовождения. СПб.: СПбГАСУ, 2016.

- Лобанова Ю.И., Носова И.С.* Типичные эмоции, склонность к планирующему стилю деятельности и аварийность водителей // Материалы III международной научно-практической конференции «Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика». Санкт-Петербург, 15-18 сентября. СПб., 2014. С. 275–279.
- Макеева С.А., Кочетова Т.В.* Междисциплинарная модель поддержки и содействия развития «компетентности мобильности» в Европе // Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6. С. 38-43.
- Материалы I Международной научно-практической конференции «Психология дорожного движения: вопросы теории и практики». 26 мая 2017 года. М.: МГППУ. URL: <http://mgppu.ru/document/download/7331> (дата обращения 15.10.2017)
- Олещенко Е.М., Сваткова Е.А.* О мировом опыте для программ обеспечения безопасности дорожного движения-малозатратные и быстрореализуемые мероприятия // Материалы 11-й международной конференции Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах. СПб, 18-20 сентября 2014.
- Основы обучения водителей автотранспортных средств: учебно-методическое пособие. Ч. 1. / Глазков В.Ф., Евтюков С.А., Евтюков С.С., Мешечко Т.А., Лобанова Ю.И. СПб: Петрополис, 2015.
- Профилактика дорожно-транспортного травматизма. Формирование безопасной модели поведения участников дорожного движения: информационно-рекомендационные материалы для исполнительных органов государственной власти Санкт-Петербурга, правоохранительных органов, общественных организаций и организаций бизнеса / Сост. Е.А. Сваткова, Ю. Хюваринен, Е.М. Олещенко. СПб.: Институт БДД – СПб. гос. архит.-строит. ун-т., 2012.
- Толочек В.А.* Стили профессиональной деятельности. М.: Смысл, 2000.

- Толочек В.А.* Проблема стилей в психологии: историко-теоретический анализ. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2013.
- Толочек В.А.* Стили деятельности: ресурсный подход. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2015.
- Холодная М.А.* Когнитивные стили. О природе индивидуального ума. 2-е изд. СПб.: Питер, 2004.
- Щукин М.Р.* Структура индивидуального стиля деятельности и условия формирования: автореф. дис. ... д-ра психол. наук. Новосибирск, 1994.
- Якубчик Б.И.* Некоторые типологические различия в деятельности спортсменов-акробатов // Вопросы психологии. 1964. № 5. С. 20-30.
- Özkan T., Lajunen T.* What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behaviour and self-assessment of skills: Transportation Research Part F // Traffic Psychology and Behaviour. 2006. V. 9. № 4. P. 269–277.
- Taubman-Ben-Ari O., Yehiel D.* Driving styles and their associations with personality and motivation // Accident Analysis & Prevention. 2012. V. 45. P. 416–422.

Статья поступила в редакцию: 26.10.2017. Статья опубликована: 30.03.2018

## **GENDER AS A FACTOR FOR FORMING THE DRIVING STYLE**

**© 2018 Yu. I. Lobanova \*, I. V. Borovskaya \*\***

*\* Ph.D., Associate Professor; Faculty of Economics and Management Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering, St. Petersburg  
E-mail: gretta25@list.ru*

*\*\* Master of Science, Faculty of Psychology, St. Petersburg State University, St. Petersburg  
E-mail: inginet13@gmail.com*

In the article results of research of driving style of groups of participants of traffic with various social and professional characteristics are resulted. The driving style of female drivers is assessed according to five characteristics: safety-risk, planning-impulsiveness, attitude to safety means, driving culture and confidence in parking. It is shown that the driving style of female professional drivers is similar to that of professional male drivers. It was shown that women-drivers demonstrate a great propensity to comply with traffic rules and road politeness, more attentive to the means of active and passive safety. Male drivers are more confident in the implementation of parking maneuvers.

*Key words:* driving style, gender factor, professional drivers, women-drivers, man-drivers, activity regulations.

Библиографическая ссылка на статью:

Лобанова Ю.И., Боровская И.В. Гендер как фактор формирования стиля вождения // Институт психологии Российской академии наук. Организационная психология и психология труда. 2018. Т. 3. № 1. С. 146–165.

Адрес статьи:

<http://work-org-psychology.ru/engine/documents/document326.pdf>