

## **Психологические науки**

УДК 159.922.1+159.923.33

### **ГЕНДЕРНЫЕ СТЕРЕОТИПЫ НЕПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ВОДИТЕЛЕЙ**

*Е.Н. Левшунова*

Новосибирский государственный педагогический  
университет (Новосибирск, Россия)

**Аннотация.** В статье рассматривается проблема гендерных стереотипов, их трансформация в современном обществе. Представлено исследование взаимосвязи гендерных факторов с личностными характеристиками и стратегиями поведения, анализируются доминирующие стратегии мужчин и женщин как участников «дорожных интеракций».

**Ключевые слова:** гендер, гендерные стереотипы, стратегии поведения, феминность, андрогинность

UDC 159.922.1+159.923.33

### **GENDER STEREOTYPES OF NON-PROFESSIONAL DRIVERS**

*E.N. Levshynova*

Novosibirsk State Pedagogical University (Novosibirsk, Russia)

**Abstract:** In article the problem of gender stereotypes, their transformation in modern society is considered. The research of interrelation of gender factors with personal characteristics and the strategy of behavior is presented, the dominating strategy of men and women as participants of «road interactions» are analyzed.

**Keywords:** gender, gender stereotypes, strategy of behavior, femininity, androgyny

Современное общество находится в состоянии модернизации, оно предъявляет новые требования к человеку, который должен выжить в изменяющихся условиях. Высокий темп жизни, стремительное развития науки и техники, освоение новых сфер жизнедеятельности – это новая реальность жизни в социуме. Новые условия предлагают вариативность выбора личного и профессионального пути, изменяют социальные шаблоны. В обществе происходит активный пересмотр «мужских» и «женских» социальных ролей, наблюдается трансформация гендерных стратегий поведения. В настоящее время в сфере социального поведения мужчин и женщин ситуация характеризуется двумя противоречивыми тенденциями: с одной стороны, в научных работах подчеркивается выраженная тенденция к сближению профессиональных и семейных ролей мужчин и женщин [5], с другой, – акцентируется внимание на различиях в мужском и женском поведении, противопоставляются роли, статусы и жизненное предназначение мужчин и женщины [1]. Эти тенденции проявляются в сосуществовании в обществе и в массовом сознании людей традиционных и современных гендерных норм [2; 7]

Изменения происходят во всех сферах жизнедеятельности. Женщины осваивают «мужские профессии», мужчины пробуют себя в «женских». Интеграция, с одной стороны, дает возможность попробовать новый вид деятельности, а, с другой, – осложняет понимание гендерных норм и рушит традиционные гендерные представления. Иллюстрацией подобной ситуации может служить возникновение в обществе женщины-водителя. Долгое время считалось, что данная сфера является только мужской и недоступной для женщин. Однако, с каждым годом количество водителей-женщин увеличивается.

В обществе существуют устоявшиеся представления об образе водителя-мужчины и водителя-женщины. «Мужчина-водитель» представляется как агрессивный, напористый, самоуверенный участник «дорожной интеракции». «Женщина-водитель» описывается как нерешительная, неуверенная, тревожная [4; 6]. Дорожная ситуация как зона повышенной опасности, высокого напряжения, требует от человека постоянного контроля за своими действиями и действиями участников дорожного движения. Обозначенные трудности усиливаются в больших городах, где скопление огромного количества транспорта осложняет процесс управления автомобилем. Водитель находится в ситуации постоянного стресса, давления со стороны других людей, которые могут стать причиной конфликтного взаимодействия [4]. В связи с этим можно предположить, что на выбор стратегии поведения водителя, вне зависимости от пола, будут оказывать влияние внешние факторы и гендерные стереотипы.

Вопрос стратегий конфликтного поведения мужчин и женщин является неоднозначным на сегодняшний день. Ш. Берн, заслуженный исследователь проблем гендера, рассматривает только маскулинных мужчин и феминных женщин как отражение классических представлений о доминантности мужчин и подчиненности представителей женского пола [3]. Однако современные мужчины и женщины в равной степени могут проявлять как истинно «мужские», так и истинно «женские» черты, то есть проявлять тенденцию к андрогинии. Можно предположить, что андрогинные проявления имеют гендерную специфику. В связи с этим представляет интерес исследование взаимосвязи гендерных факторов с личностными особенностями и стратегиями поведения. Исходя из существующей проблемы, нами были сформулированы цель и задачи, определены объект и предмет исследования.

Основной целью являлось исследование взаимосвязи личностных особенностей с гендерными факторами и стратегиями поведения на примере непрофессиональных водителей.

*Объектом исследования* являются личностные особенности как устойчивые черты личности.

В данной работе выделено *два предмета исследования*: взаимосвязь личностных особенностей с гендерными факторами и взаимосвязь личностных особенностей со стратегиями поведения непрофессиональных водителей.

Анализ литературных источников по обозначенной проблеме позволил сформулировать *гипотезу*, имеющую следующие допущения:

1) существует взаимосвязь между личностными особенностями и гендерными факторами;

2) феминные личности более склонны к уступкам, чем андрогинные;

3) существует взаимосвязь между личностными особенностями и стратегиями поведения непрофессиональных водителей;

4) конфигурация личностных особенностей изменяется в зависимости от доминирующей стратегии поведения.

В рамках пилотажного эксперимента нами было проведено анкетирование на дифференцированной выборке, в котором приняли участие 20 мужчин и 20 женщин в возрасте от 25 до 35 лет, стаж вождения которых составляет от 5 до 10 лет. Испытуемым были предложены различные дорожные ситуации. Задача заключалась в обозначении своих действий для их разрешения. Всего было предложено 13 ситуаций (например, «пешеход пытается перебежать дорогу в неполюженном месте перед вашим автомобилем»; «у вас спустило колесо, нет запаски и насоса»; «выезжая с парковки, случайно задеваете стоящую рядом машину»; «вы движетесь в крайней левой полосе с максимально разрешенной

скоростью (средняя скорость потока аналогичная), сзади к вам приближается автомобиль, требует уступить дорогу» и т.п.).

В ходе анкетирования получены результаты, которые отражают привычные поведенческие стратегии водителей-мужчин и водителей-женщин. Условно ответы респондентов можно разделить на противоположные категории «доминирование – подчинение», «дружелюбие – агрессивность», «эмоциональность – аналитичность». Нами проанализировали отдельно ответы мужчин и женщин. Качественный анализ результатов анкеты позволил установить, что в ответах мужчин преобладают тенденции к доминированию. Например, к данной категории относятся ответы: «не пропускаю», «торможу и сигналю», «остановлюсь и накажу», «я всегда еду быстрее всех», «проезжаю вперед (кто наглее тот и проедет)» и т.д. В ответах женщин, напротив, преобладает склонность к подчинению, что отражается в следующих вариантах: «пропущу несколько, буду ехать аккуратно», «торможу и пропускаю», «пропущу, если впереди нет места», «стою, пока не пойму, что впереди свободно, и я могу проехать полностью весь перекресток», «звоню мужу/другу, чтоб забрал меня», «просто стояла около машины, останавливались и помогали проезжающие мимо водители» и т.д.

Обнаружено, что ответы мужчин имеют бóльшую агрессивную направленность, чем ответы женщин. Это выражается в следующих примерах: «подъеду вплотную к впереди стоящему авто и перекрою проход»; «торможу и сигналю»; «торможу, ору»; «остановлюсь и накажу»; «кричал, ругался, искал виновника»; «пинал по колесам, когда появляется хозяин, объяснил ему, что он не прав», «долго ждал, проколол колеса этому плохому человеку и уехал на такси»; «сигналил, моргал фарами (если очень срочно, люди поймут, пропустят)». Женщины более дружелюбны по отношению к окружающим и стремятся

разрешить спорную ситуацию мирным путем («смотрела вокруг, искала, кто мог это сделать»), «ждала хозяина», «стою, как все (куда деваться)», «пропущу, если впереди нет места».

По категории «эмоциональность – аналитичность» явных отличий в ответах зафиксировано не было. В ходе анализа мы оценивали эмоциональную окрашенность ответа и способность человека действовать хладнокровно в сложной ситуации. Ответы мужчин и женщин в данном случае не сильно отличаются. Это проиллюстрировано в следующих ответах: «включу «аварийку» и медленно остановлюсь», «фотографировал царапину, место, искал свидетелей, видеокамеры»; «звонил друзьям, знакомым», «уехал (а) грустный (ая)» «выписываем протокол; заплачу штраф» и т.д.

Таким образом, мы можем предположить, что мужчины в дорожной ситуации реализуют доминирующие тенденции в поведении, в отличие от женщин, которым необходима помощь и поддержка. Мужчины больше склонны к агрессивным проявлениям, которые преобладают в их ответах. Женщины больше склонны идти на уступки, чем занимать доминирующую роль на дороге. Эмоциональность присуща представителям обоих полов, которая проявляется в зависимости от ситуации. Однако, полученные результаты требуют уточнения и подтверждения количественными данными.

Общую выборку составили 180 респондентов (из них 80 женщин и 100 мужчин), с высшим и неполным высшим образованием, в возрасте 25-35 лет, стаж вождения которых составляет от 5 до 10 лет. Для дифференциации выборки была проведена диагностика с помощью опросника определения «маскулинности – феминности» С. Бэм. В результате были получены данные только по двум шкалам «андрогинность» и «феминность». Весьма информативен факт, что по шкале «маскулинность» соответствия не найдены. Таким образом, нами были сформированы четыре экспериментальные группы:

- феминные мужчины ( $N_1=14$ );
- андрогинные мужчины ( $N_2=66$ );
- феминные женщины ( $N_3=24$ );
- андрогинные женщины ( $N_4=36$ )

В исследовании использовался следующий банк диагностических методик: тест описания поведения К. Томаса (в адаптации Н.В. Гришиной), методика диагностики межличностных отношений Т. Лири.

С помощью сформированного банка методик последовательно проводился сбор психодиагностических данных, затем были рассчитаны средние значения по каждой группе, определена достоверность различий с помощью Н-критерия Крускала – Уоллиса и U-критерия Манна – Уитни, корреляционный анализ по критерию Спирмена. Математическая обработка полученных данных проводилась с использованием компьютерной программы SPSS 17.0. Достоверность полученных результатов признавалась значимой для уровня не выше 5 %.

Для установления гендерной специфики стратегий поведения непрофессиональных водителей нами была проведена психологическая диагностика личностных характеристик водителей и стратегий поведения. Ситуация на дороге является зоной повышенной опасности, где постоянно происходит столкновение интересов, нарушение границ и правил, также возможно конфликтное взаимодействие участников движения. В связи с этим, для диагностики и анализа стратегий поведения мы будем опираться на теорию К. Томаса. Он предлагает различать пять стратегий поведения: соперничество, сотрудничество, компромисс, избегание, приспособление.

На основании полученных данных рассчитывались средние значения от общего количества испытуемых в рамках четырех экспериментальных выборок. Результаты оценки центральной тенденции распределения характеристик по опроснику К. Томаса представлены на рисунке 1.

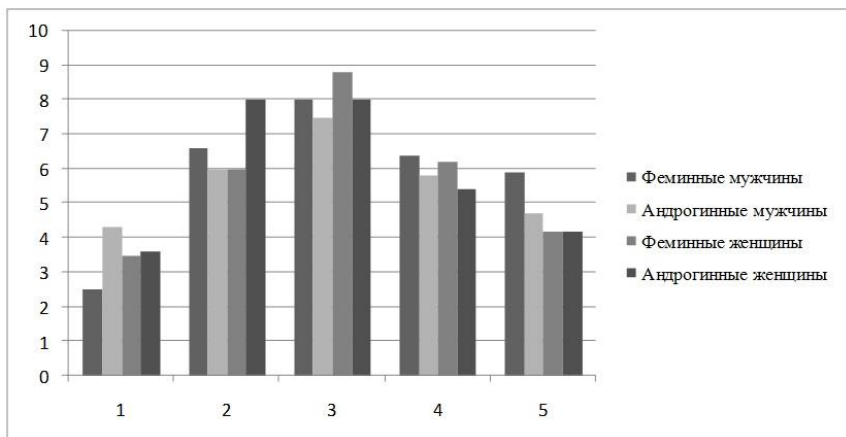


Рисунок 1. Оценка центральной тенденции распределения характеристик по опроснику описания поведения К. Томаса

Примечание: 1 - соперничество; 2 - сотрудничество; 3 - компромисс; 4 – избегание; 5 - приспособление

Анализ данных свидетельствует, что наиболее выраженной стратегией для феминных мужчин и женщин является избегание. Они стремятся уйти от конфликтного взаимодействия с участниками дорожного движения. Феминные мужчины могут применять и стратегию приспособления, отказываясь от своих интересов в пользу другого человека, возможно для сохранения дружеских отношения с ним. У феминных женщин также представлена стратегия компромисса. Компромисс представляет собой стремление урегулировать разногласия путем двухсторонних уступок. Такая стратегия направлена на поиск усредненного решения, которое частично отражает интересы обеих сторон взаимодействия. Женщины в данном случае готовы идти на уступки, частично жертвовать своими интересами, если этого требует ситуация, и ждут аналогичных действий со стороны участников дорожного движения.



Сотрудничество наиболее представлено в группе андрогинных женщин. Следует отметить, что андрогинные мужчины чаще других применяют стратегию соперничества при решении спорных вопросов.

Результаты оценки центральной тенденции распределения характеристик по методике диагностики межличностных отношений Т. Лири представлены на рисунке 2.

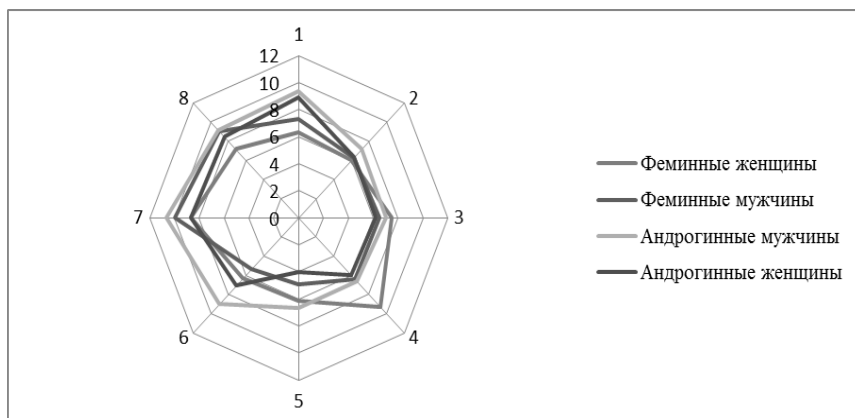


Рисунок 2. Оценка центральной тенденции распределения характеристик по методике диагностики межличностных отношений Т. Лири

Примечание: 1 – авторитарный; 2 – эгоистичский; 3 – агрессивный; 4 – подозрительный;

5 – подчиняемый; 6 – зависимый; 7 – дружелюбный; 8 – альтруистический.

Как свидетельствует анализ данных, преобладающими типами взаимодействия с окружающими у феминных мужчин являются «дружелюбный» и «альтруистический». Мужчины данного типа стремятся установить дружеские отношения с окружающими, в связи с чем нередко приносят в жертву свои интересы, ради интересов других людей. Они проявляют заботу по отношению к окружающим, могут брать на себя за

них ответственность. В дорожной ситуации это может проявляться в оказании помощи людям, оказавшимся в трудном положении.

Для андрогинных мужчин характерны типы отношения к окружающим людям – «авторитарный», «эгоистический», «подчиняемый», «дружелюбный» и «альтруистический». В зависимости от дорожной ситуации андрогинный мужчина может проявлять себя по-разному. С одной стороны, он стремится занять лидерскую позицию, быть первым, доминировать над другими, проявляет склонность к доминированию. В достижении поставленной цели ориентируется только на свое мнение и видение ситуации, не терпит вмешательства и советов в процессе управления транспортным средством. С другой стороны, – он готов оказать необходимую помощь участникам дорожного движения, попавшим в сложное положение.

Феминные женщины в процессе управления транспортным средством чувствуют неуверенность в своих силах, тревогу, сосредоточены, напряжены, остро реагируют на возникающие трудности, способны даже на проявление вербальной агрессии в адрес нарушителя.

У андрогинных женщин наиболее выраженные типы отношения к окружающим людям – «авторитарный», «зависимый», «дружелюбный» и «альтруистический». Женщины стремятся установить дружеские отношения с окружающими, в связи с чем нередко приносят в жертву свои интересы ради интересов других людей. Этот тип женщин проявляет заботу по отношению к окружающим, может брать на себя за них ответственность. В дорожной ситуации это может проявляться в нерешительности, в позволении другим занять лидирующую позицию на дороге.

Достоверность различий в уровне выраженности исследуемых признаков между четырьмя экспериментальными группами оценивалась с помощью Н-критерия Крускала – Уоллиса. Выявлены значимые различия по

двенадцати из тринадцати параметров при  $p \leq 0,05$ . Результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1. Расчет достоверности различий с помощью Н-критерия Крускала – Уоллиса

Параметр	Значение Нэмп	Уровень значимости
Авторитарный	15,858	0,007
Эгоистичный	18,415	0,002
Агрессивный	31,507	0,000
Подозрительный	18,346	0,003
Подчиняемый	22,352	0,000
Зависимый	24,562	0,000
Дружелюбный	14,027	0,015
Альтруистический	14,112	0,015
Соперничество	44,514	0,000
Сотрудничество	23,912	0,000
Компромисс	48,643	0,000
Приспособление	14,988	0,01

Представляется, что для *феминных мужчин* доминирующими стратегиями являются избегание и приспособление. Они способны отказаться от защиты своих интересов в пользу оппонента, избегают открытого противоборства и обсуждения спорных вопросов. В дорожной ситуации они идут на уступки, предпочитают осторожный стиль вождения, четко следуют установленным правилам, не предпринимают рискованных маневров. Водители данного типа всегда готовы прийти на помощь, порой забывая о своих планах и делах.

*Андрогинные мужчины* чаще, чем представители других групп, применяют стратегию соперничества. Водитель этого типа стремится занять лидерскую позицию, быть

первым, доминировать над другими, проявляет склонность к соперничеству, конкуренции. В достижении поставленной цели ориентируется только на свое мнение и видение ситуации, не терпит вмешательства и советов. В то же время ищет социального одобрения своих действий, зависит от общественного мнения. Он готов прийти на помощь, участвовать в спасательных операциях, способен брать на себя ответственность за других людей.

*Феминные женщины* готовы частично отказаться от своих интересов, идут на компромисс. В процессе управления транспортным средством испытывают неуверенность, дорожная ситуация вызывает чувство тревоги, негативные эмоциональные переживания. В связи с этим водитель данного типа сосредоточен, напряжен, остро реагирует на возникающие трудности, способен даже на проявление вербальной агрессии в адрес нарушителя.

*Андрогинные женщины* больше, чем другие испытуемые, склонны к сотрудничеству. Они стремятся урегулировать конфликтную, острую ситуацию с максимальной выгодой для всех участников. Для них участники дорожного движения не конкуренты, а равноправные партнеры. При стратегии сотрудничества удовлетворение интересов всех участников конфликта или конфликтной ситуации приводит к исчезновению предмета конфликта и, соответственно, риск возникновения его последствий сводится к минимуму.

Дополнительно для оценки достоверности различий между выборками по уровню измеряемого признака рассчитан U-критерий Манна – Уитни. Расчет производился при попарном сравнении четырех экспериментальных групп. Расчеты достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп феминных и андрогинных мужчин представлены в таблице 2.

Таблица 2. Расчет достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп феминных и андрогинных мужчин

Параметр	Значение Uэмп	Уровень значимости
Подчиняемый	275	0,016
Зависимый	176	0,000
Соперничество	253	0,007

Выявлены значимые различия по трем из тринадцати параметров при  $p \leq 0,05$ , свидетельствующие, что *андрогинные мужчины* более склонны к конкуренции на дороге, могут совершать необдуманные резкие маневры, но, в то же время, они зависимы от мнения окружающих, неуверенны в себе, не всегда могут отстоять свою точку зрения.

Расчеты достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп феминных и андрогинных женщин представлены в таблице 3.

Таблица 3. Расчет достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп феминных и андрогинных женщин

Параметр	Значение Uэмп	Уровень значимости
Авторитарный	280	0,02
Агрессивный	264	0,01
Подозрительный	224	0,002
Подчиняемый	224	0,001
Альтруистический	288	0,027
Сотрудничество	232	0,002
Компромисс	272	0,01
Избегание	280	0,018

Выявлены значимые различия по восьми из тринадцати параметров при  $p \leq$ , свидетельствующие, что *феминные женщины* подозрительны, скептически настроены по отношению к окружающим людям, в своих проблемах склонны обвинять других людей. Дорожная ситуация вызывает у них острую тревогу, неуверенность в себе. При возникновении спорной ситуации, ДТП они избегают открытой конфронтации и чаще всего идут на компромисс. *Андрогинные женщины* способны отстаивать свои права, уважают мнение других людей, настроены на сотрудничество в спорной ситуации. Они могут оказать поддержку и помощь нуждающимся в ней, заботливы и ответственны.

Расчеты достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп феминных мужчин и феминных женщин представлены в таблице 4.

Таблица 4. Расчет достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп феминных мужчин и феминных женщин

Параметр	Значение Uэмп	Уровень значимости
Подчиняемый	102	0,04
Альтруистический	100	0,036
Компромисс	108	0,04

Выявлены значимые различия по трем из тринадцати параметров при  $p \leq 0,05$ , свидетельствующие, что *феминные женщины* склонны подчиняться более сильному сопернику, готовы отказаться от своих интересов, с трудом отстаивают свои права. *Феминные мужчины* же готовы пожертвовать своими интересами и временем, чтобы помочь другому, прийти на помощь людям, попавшим в беду.

Расчеты достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп андрогинных мужчин и андрогинных женщин представлены в таблице 5.

Таблица 5. Расчет достоверности различий с помощью U-критерия Манна – Уитни для групп андрогинных мужчин и андрогинных женщин

Параметр	Значение Uэмп	Уровень значимости
Эгоистичный	836	0,011
Подчиняемый	572	0
Зависимый	726	0,001
Дружелюбный	748	0,002
Сотрудничество	682	0
Избегание	902	0,041

Выявлены значимые различия по шести из тринадцати параметров при  $p \leq 0,05$ , свидетельствующие, что *андрогинный мужчина* ищет поддержку у окружающих, он конформный, нуждается в советах, не всегда может принять самостоятельное решение и взять на себя за него ответственность. В возникающих проблемах, в том числе и на дороге, склонен обвинять других людей. Также он избегает конфликтных ситуаций, предпочитает уйти от проблемы, а не решать ее. *Андрогинные женщины* стремятся найти оптимальное решение спорного вопроса и стремятся к сотрудничеству.

Таким образом, *феминные мужчины* стремятся к социальному одобрению, всегда готовы прийти на помощь, избегают конфликтных ситуаций или предпочитают отказаться от своих интересов в пользу другого, чтобы избежать напряженности. *Андрогинные мужчины* склонны к соперничеству, социальному одобрению, альтруизму, конформны, нуждаются в советах, в своих проблемах винят окружающих. *Феминные женщины* подозрительны,

скептически настроены по отношению к окружающим людям, склонны подчиняться более сильному сопернику, готовы отказаться от своих интересов, избегают конфликтов. Андрогиные женщины способны отстаивать свои права, уважают мнение других людей, настроены на сотрудничество в спорной ситуации. Они могут оказать поддержку и помощь нуждающимся в ней, заботливы и ответственны.

В рамках экспериментальной работы было проведено корреляционное исследование (критерий  $r$  – Спирмена), позволившее выявить связь между параметрами используемых методик. Корреляционный анализ был рассчитан отдельно по каждой экспериментальной группе. Корреляционное исследование включает в себя анализ взаимосвязей гендерного фактора с параметрами используемых методик и анализ взаимосвязей стратегий поведения и личностных особенностей для четырех экспериментальных групп.

В результате корреляционного анализа показателей для группы феминных мужчин выявлено 10 взаимосвязей (2 – положительных, 8 – отрицательных), из них 8 при 1% уровне значимости и 2 – при 5%. Значимая положительная связь выявлена между переменными «феминность» и «избегание» ( $r = 0,687$  при  $p = 0,01$ ). Отрицательные связи зафиксированы между переменными «феминность» и «подчиняемый» ( $r = -0,946$  при  $p = 0,01$ ); «подозрительный» ( $r = -0,846$  при  $p = 0,01$ ); «зависимый» ( $r = -0,782$  при  $p = 0,01$ ); «компромисс» ( $r = -0,759$  при  $p = 0,01$ ). Положительная взаимосвязь переменной «приспособление» зафиксирована с параметром «альтруистический» ( $r = 0,735$  при  $p = 0,01$ ) отрицательная – с параметром «агрессивный» ( $r = -0,848$  при  $p = 0,01$ ). Отрицательные связи выявлены между переменной «избегание» и параметрами «подозрительный» ( $r = -0,682$  при  $p = 0,01$ ), «подчиняемый» ( $r = -0,566$  при  $p = 0,05$ ), «зависимый» ( $r = -0,564$  при  $p = 0,05$ ).



Психологический смысл выявленных связей заключается в том, что *феминные мужчины* избегают конфликтных ситуаций на дороге и для их предотвращения оказывают посильную помощь людям при поломках автомобилей, ДТП и других ситуациях. В случае возникшего конфликта предпочитают принять сторону противника и отказаться от защиты своей правоты. Для них не свойственны такие черты, как подозрительность, подчиняемость, зависимость и агрессивность.

В результате корреляционного анализа показателей для группы андрогинных мужчин выявлено 25 взаимосвязей (10 – положительных, 15 – отрицательных), из них 24 при 1% уровне значимости и 2 – при 5%. Значимые положительные связи выявлены между переменной «андрогинность» и параметрами «дружелюбный» ( $r = 0,638$  при  $p = 0,01$ ), «приспособление» ( $r = 0,478$  при  $p = 0,01$ ), «избегание» ( $r = 0,406$  при  $p = 0,01$ ) и «зависимый» ( $r = 0,406$  при  $p = 0,01$ ). Положительные взаимосвязи также обнаружены: между переменной «соперничество» и шкалами «авторитарный» ( $r = 0,841$  при  $p = 0,01$ ), «эгоистичный» ( $r = 0,548$  при  $p = 0,01$ ) и «дружелюбный» ( $r = 0,456$  при  $p = 0,01$ ); между параметром «избегание» и шкалой «альтруистический» ( $r = 0,580$  при  $p = 0,01$ ).

Отрицательные взаимосвязи зафиксированы между параметром «андрогинность» и переменными «авторитарный» ( $r = -0,600$  при  $p = 0,01$ ), «эгоистичный» ( $r = -0,370$  при  $p = 0,01$ ) и «агрессивный» ( $r = -0,265$  при  $p = 0,05$ ), а также: между параметром «соперничество» и шкалами «подозрительный» ( $r = -0,580$  при  $p = 0,01$ ), «зависимый» ( $r = -0,382$  при  $p = 0,01$ ) и «агрессивный» ( $r = -0,313$  при  $p = 0,01$ ); между параметром «избегание» и шкалами «авторитарный» ( $r = -0,580$  при  $p = 0,01$ ), «агрессивный» ( $r = -0,537$  при  $p = 0,01$ ), «эгоистичный» ( $r = -0,391$  при  $p = 0,01$ ) и «подозрительный» ( $r = -0,261$  при  $p = 0,05$ ).

Психологический смысл взаимосвязей состоит в том, что *анрогинные мужчины* в зависимости от дорожной ситуации выбирают различные стратегии поведения: соперничество, избегание и приспособление. Соперничество предполагает отстаивание своих интересов, стремление к лидерству, уважительное отношение к другим участникам движения, правилам и границам. В случае возникновения аварийных ситуаций водители данного типа стараются помочь пострадавшим и избегают конфликтного взаимодействия.

Корреляционный анализ показателей для группы феминных женщин позволил выявить 18 взаимосвязей (6 – положительных, 12 – отрицательных), из них 12 при 1% уровне значимости и 6 – при 5%.

Значимые положительные связи зафиксированы между переменными «феминность» и «эгоистичный» ( $r = 0,618$  при  $p = 0,01$ ), «избегание» ( $r = 0,577$  при  $p = 0,01$ ) и «авторитарный» ( $r = 0,493$  при  $p = 0,05$ ). Отрицательные взаимосвязи параметра «феминность» зафиксированы со шкалами «подчиняемый» ( $r = -0,806$  при  $p = 0,01$ ), «альтруистический» ( $r = -0,750$  при  $p = 0,01$ ), «подозрительный» ( $r = -0,725$  при  $p = 0,01$ ), «зависимый» ( $r = -0,724$  при  $p = 0,01$ ), «дружелюбный» ( $r = -0,441$  при  $p = 0,01$ ) и «компромисс» ( $r = -0,429$  при  $p = 0,05$ ).

Переменная «компромисс» положительно связана с параметрами «подчиняемый» ( $r = 0,522$  при  $p = 0,01$ ), «подозрительный» ( $r = 0,507$  при  $p = 0,05$ ), «зависимый» ( $r = 0,507$  при  $p = 0,01$ ) и отрицательно – со «авторитарный» ( $r = -0,718$  при  $p = 0,01$ ), «эгоистичный» ( $r = -0,600$  при  $p = 0,01$ ). Отрицательные взаимосвязи выявлены также между параметром «приспособление» и шкалами «агрессивный» ( $r = -0,719$  при  $p = 0,01$ ), «подчиняемый» ( $r = -0,500$  при  $p = 0,05$ ), «зависимый» ( $r = -0,500$  при  $p = 0,05$ ) и «дружелюбный» ( $r = -0,478$  при  $p = 0,05$ ). Совокупность зафиксированных взаимосвязей свидетельствует, что *феминная женщина*

чувствует неуверенность на дороге, она нуждается в поддержке, помощи. Дорожная ситуация вызывает у нее ощущение давления, напряжения, что влечет за собой негативные переживания и агрессивные реакции по отношению к другим участникам движения. Она не оказывает помощи другим, проезжает мимо. В случае возникновения проблемной ситуации обращается к компетентным людям. Конфликтов старается избегать, при их неизбежности идет на взаимные уступки.

В результате корреляционного анализа показателей для группы андрогинных мужчин выявлено 13 взаимосвязей (7 – положительных, 6 – отрицательных), из них 10 при 1% уровне значимости и 3 – при 5%.

Переменная «андрогинность» положительно взаимосвязана со шкалами «компромисс» ( $r = 0,567$  при  $p = 0,01$ ), «зависимый» ( $r = 0,427$  при  $p = 0,01$ ), «дружелюбный» ( $r = 0,365$  при  $p = 0,05$ ) и отрицательно – с параметрами «эгоистичный» ( $r = -0,675$  при  $p = 0,01$ ), «авторитарный» ( $r = -0,571$  при  $p = 0,01$ ), «агрессивный» ( $r = -0,332$  при  $p = 0,01$ ).

Обнаружены отрицательные взаимосвязи между переменной «сотрудничество» и шкалами «зависимый» ( $r = -0,465$  при  $p = 0,01$ ) и «подчиняемый» ( $r = -0,435$  при  $p = 0,01$ ).

Положительные взаимосвязи зафиксированы между параметром «компромисс» и шкалами «подчиняемый» ( $r = 0,555$  при  $p = 0,01$ ), «дружелюбный» ( $r = 0,342$  при  $p = 0,05$ ), а также отрицательная взаимосвязь – с переменной «подозрительный» ( $r = -0,621$  при  $p = 0,01$ ). Положительная взаимосвязь установлена также между переменной «приспособление» и шкалами «зависимый» ( $r = 0,552$  при  $p = 0,01$ ), «альтруистический» ( $r = 0,404$  при  $p = 0,05$ ).

Выявленные взаимосвязи свидетельствуют, что *андрогинные женщины* способны отстаивать свои права, уважают мнение других людей, настроены на сотрудничество в спорной ситуации. Они могут оказать поддержку и помощь нуждающимся в ней, заботливы и ответственны.

Подводя краткий итог, отметим, что пилотажное исследование позволило выявить статистически обоснованные взаимосвязи, существующие между личностными особенностями непрофессиональных водителей и их гендерными характеристиками, стратегиями поведения. Подтверждено предположение о том, что феминные личности более склонны к уступкам, чем андрогинные, а конфигурация личностных особенностей субъекта изменяется в зависимости от его доминирующей стратегии поведения.

### Список литературы

1. *Андроникова О.О.* Гендерная дифференциация в психологии: учеб. пособие. М.: Вузовский учебник. ИНФРА-М, 2018. 264 с.
2. *Андронникова О.О., Ветерок Е.В.* Гендерные характеристики виктимного поведения как результат нарушений социального развития //Международный научно-исследовательский журнал. 2017. № 3 – 1 (57). С. 111 – 113.
3. *Берн Ш.* Гендерная психология. СПб, Прайм – Еврознак 2002. 320 с.
4. *Иванова Н.Б., Ковалев В.В., Сажина Л.В.* Конфликтный характер моделей вождения автомобиля в российском обществе: влияние фактора гендерных стереотипов [Электронный ресурс] // Инженерный вестник Дона. 2015. № 3. URL: [ivdon.ru/magazine/archive/n3y2015/3107](http://ivdon.ru/magazine/archive/n3y2015/3107) (дата обращения: 27.03.19 г.).
5. *Кон И.С.* Три в одном: сексуальная, гендерная и семейная революции // Журнал социологии и социальной антропологии. 2011. Т. 14. № 1 (54). С. 51 – 65.
6. *Кабалевская А.И.* Гендерные стереотипы участников дорожного движения: автореф. дис. ... канд. психол. наук. М., 2012. 34 с.
7. *Кошенова М.И.* Гендерные категории как несущие конструкции: реальность или миф? // Гендерные

исследования: междисциплинарный подход /под ред. М. И. Кошеновой, В. М. Физикова. Омск: Наука, 2004. С. 6 – 17.

## References

1. *Andronikova O.O.* Gendernaya differenciaciya v psihologii: ucheb. posobie. M.: Vuzovskij uchebnik. INFRA-M, 2018. 264 p.
2. *Andronnikova O.O., Veterok E.V.* Gendernye karakteristiki viktimnogo povedeniya kak rezul'tat narushenij social'nogo razvitiya //Mezhdunarodnyj nauchno-issledovatel'skij zhurnal. 2017. № 3 – 1 (57). Pp. 111 – 113.
3. *Bern Sh.* Gendernaya psihologiya. SPb, Prajm – Evroznak 2002. 320 p.
4. *Ivanova N.B., Kovalev V.V., Sazhina L.V.* Konfliktnyj karakter modelej vozhdeniya avtomobilya v rossijskom obshchestve: vliyanie faktora gendernyh stereotipov [Elektronnyj resurs] // Inzhenernyj vestnik Dona. 2015. № 3. URL: [ivdon.ru/magazine/archive/n3y2015/3107](http://ivdon.ru/magazine/archive/n3y2015/3107) (data obrashcheniya: 27.03.19 g.).
5. *Kon I.S.* Tri v odnom: seksual'naya, gendernaya i semejnaya revolyucii // ZHurnal sociologii social'noj antropologii. 2011. T. 14. № 1 (54). Pp. 51 – 65.
6. *Kabalevskaya A.I.* Gendernye stereotipy uchastnikov dorozhnogo dvizheniya: avtoref. dis. ... kand. psihol. nauk. M., 2012. 34 p.
7. *Koshenova M.I.* Gendernye kategorii kak nesushchie konstrukcii: real'nost' ili mif? // Gendernye issledovaniya: mezhdisciplinarnyj podhod /pod red. M. I. Koshenovej, V. M. Fizikova. Омск: Nauka, 2004. Pp. 6 – 17.

## Сведения об авторе

Елена Николаевна **Левшунова**, старший преподаватель кафедры социальной психологии и виктимологии, заместитель декана факультета психологии по воспитательной работе ФГБОУ ВО «Новосибирский государственный педагогический университет»; Российская Федерация, Новосибирск, ул. Виллойская, 28; e-mail: elena\_levshynova@mail.ru