

МЕЖДИСЦИПЛИНАРНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ |
INTERDISCIPLINARY STUDIES

Совладание со стрессом водителей-мужчин и водителей-женщин в ситуации дорожно-транспортного происшествия

Гранская Ю.В.

Санкт-Петербургский государственный университет (ФГБОУ ВО СПбГУ), г. Санкт-Петербург, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7657-0948>, e-mail: julianaspbru@yandex.ru

Пономарева В.И.

Санкт-Петербургский государственный университет (ФГБОУ ВО СПбГУ), г. Санкт-Петербург, Российская Федерация
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5865-0845>, e-mail: chervik4@gmail.com

В работе представлены результаты эмпирического исследования совладания со стрессом водителей-участников дорожно-транспортного происшествия (N=64) в возрасте от 20 до 48 лет (37 мужчин и 27 женщин). Использовались методика копинг-стратегий Лазаруса с модифицированной инструкцией для ситуации ДТП, тест жизнестойкости С. Мадди и авторский опросник. Полученные результаты показали, что в ситуации ДТП все водители переживали чувства страха, злости и растерянности. Основными копинг-стратегиями водителей-женщин были «поиск социальной поддержки» и «позитивная переоценка». В то же время водители-женщины труднее справлялись с эмоциональными последствиями аварии и чаще обращались за профессиональной помощью. Отсутствие опыта попадания в аварии у водителей-женщин был связан с копинг-стратегией «дистанцирование» и с низким уровнем контроля, а при использовании копинг-стратегии «позитивная переоценка» водители-женщины реже испытывали страх после ДТП. Водители-мужчины в ситуации ДТП чаще демонстрировали неконструктивные копинги, такие как «конфронтация» и «бегство», которые были связаны с осознанием материальных потерь, переживаемой злостью и небольшим опытом вождения.

Ключевые слова: стресс, копинг-стратегии, дорожно-транспортное происшествие, водители-мужчины, водители-женщины.

Для цитаты: Гранская Ю.В., Пономарева В.И. Совладание со стрессом водителей-мужчин и водителей-женщин в ситуации дорожно-транспортного происшествия [Электронный ресурс] // Психология и право. 2022. Том 12. № 4. С. 212–225. DOI:10.17759/psylaw.2022120416

Coping with Stress in Male and Female Car Drivers after Road Traffic Accident

Juliana V. Granskaya

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7657-0948>, e-mail: julianaspbru@yandex.ru

Viktoriya I. Ponomareva

Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia
ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5865-0845>, e-mail: chervik4@gmail.com

This paper presents the empirical study of coping with stress in car drivers after road traffic accident (N=64) age 20 to 48 years-old (37 males and 27 females). Methods: Lazarus coping — strategies scale with modified instruction for the road accident; hardiness survey, S. Maddi and author's questionnaire. Results show that all drivers feel fear, anger and frustration in traffic accident. Leading coping strategies among female drivers were "seeking of social support" and "positive reappraisal". At the same time female drivers were more vulnerable to the posttraumatic emotional reactions and were looking for professional help after accident more often. The lack of traffic accident experience was linked with "distancing" coping strategy and low level of control among female drivers. "Positive reappraisal" coping strategy helps female drivers to feel less fear after traffic accident. In our study male drivers used "confrontation" and "escape" strategies which were primary associated with considerable financial damage as a result of the accident, feeling of anger and less driving experience.

Keywords: stress, coping strategies, road traffic accident, male drivers, female drivers.

For citation: Granskaya J.V., Ponomareva V.I. Coping with Stress in Male and Female Car Drivers after Road Traffic Accident. *Psikhologiya i pravo = Psychology and Law*, 2022. Vol. 12, no. 4, pp. 212–225. DOI:10.17759/psylaw.2022120416 (In Russ.).

Введение

Аварийность на дорогах одна из самых острых проблем для нашей страны. Россия входит в число стран с высоким уровнем использования автомобильного транспорта и его количество на наших дорогах только увеличивается [19]. В то же время, по данным статистики ГИБДД Российской Федерации, несмотря на некоторые улучшения, все еще сохраняются высокие показатели смертности и травматизма в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Так, в 2019 г. в нашей стране зафиксировано 164 358 ДТП, в которых погибли 16 981 и получили травмы 210 877 человек. В 2020 г. произошло 145 073 ДТП, которые унесли жизни 16 152 и ранили 183 040 человек [14]. Важно отметить, что пострадавшие в авариях часто получают не только физические, но и психологические травмы, что требует для них специальной медицинской и психологической помощи.

Существует несколько подходов к снижению аварийности на дорогах, например, совершенствование систем контроля с повсеместным внедрением камер видеонаблюдения, ужесточение правил дорожного движения и повышение штрафов, улучшение качества дорог и подготовки водителей. Во всем мире активно разрабатываются технические возможности, позволяющие совсем исключить человека из процесса управления автотранспортом, заменив

его автопилотом; но это перспективы будущего. На сегодняшний день основной причиной аварий на дорогах остается человеческий фактор (нарушения правил дорожного движения водителями и пешеходами, вождение в состоянии алкогольного и наркотического опьянения, превышение скорости, опасное вождение автомобиля и т. д.) [5].

Среди прикладных исследований в зарубежной психологии появилась даже особая область «traffic psychology» («психология дорожного движения»), изучающая различные аспекты поведения человека в условиях дорожного движения, а также проблемы безопасности на дорогах. Основные направления в этой области современных исследований сосредоточены во-круг изучения поведения участников дорожного движения, которое повлекло за собой возникновение аварии; профилактики подобных ситуаций; психологической помощи и реабилитации водителей, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия [7; 8].

В отечественной психологии также все больше проводится исследований, посвященных поведению водителей за рулем. Кросс-культурные исследования показали, что водители в России, хотя и осознают всю серьезность последствий ДТП, тем не менее, отличаются пренебрежительным отношением к безопасности и рискованным поведением на дорогах [5; 17]. Кроме того, исследование В.В. Шарок показало, что в целом людям свойственно недооценивать опасность рискованного поведения для своего здоровья [18]. Таким образом, важно проводить дополнительную психологическую работу при подготовке начинающих водителей, обучение их правильной оценке степени опасности возникновения аварии, действиям в экстремальной ситуации, а также необходимо воспитание культуры вождения, устойчивости к стрессовым воздействиям и уважения других участников дорожного движения [2].

Значительный ресурс влияния на формирование правосознания, мотивации к соблюдению правил дорожного движения, нацеленности на безопасное вождение заложен в процессе подготовки водителей [12]. Современное развитие общества, усовершенствование техники, существенно меняют ситуацию на дорогах, а это требует постоянного совершенствования уровня подготовки водителей, формирование их отношения к безопасному вождению [13].

К основным факторам, определяющим успешность и безопасность действий водителя, относят не только способность быстро, точно и правильно воспринимать и перерабатывать всю поступающую информацию, принимать адекватное решение и выполнять необходимые действия, но и эмоциональная устойчивость водителя [4]. Не вызывает сомнения то, что эмоции играют существенную роль в поведении водителей на дорогах. В исследованиях М.В. Ляшко и Т.В. Эксакусто установлено, что адекватной оценке человеком своего поведения за рулем и безопасности дорожного движения способствует умеренный уровень водительской тревожности, оптимальное сочетание ответственности, эмоциональной устойчивости и толерантности к стрессовым нагрузкам [9].

Если безопасное вождение связано с такими характеристиками, как дисциплинированность, ответственность, самоконтроль, то опасное вождение связано с агрессивностью, склонностью к риску и стремлением к самоутверждению [11]. Этот факт подтверждают исследования стритрейсеров. Нарушение правил и общественных норм на дорогах этой группой водителей прежде всего связано с преобладанием гедонистических ценностей, поиском новых ощущений, негативным отношением к безопасности, особенно при употреблении алкоголя за рулем, соблюдению правил дорожного движения и к пешеходам [16].

Обзор зарубежных исследований также показал, что такие эмоциональные состояния водителей, как депрессия, тревога, гнев оказывают влияние на эффективность вождения автомобиля; кроме того, было выявлено, что существует взаимосвязь между реакцией водителей

на стресс и различными типами ошибок в вождении, которые необходимо учитывать в экспертной и правоприменительной деятельности [3].

Сегодня сложно представить дорожное движение без стрессовых ситуаций, а вождение автомобиля требует от человека постоянной концентрации внимания. Особое напряжение вызывают загруженность и не всегда хорошее качество дорог, агрессивное поведение участников дорожного движения, особенно в больших мегаполисах. Однако без сомнения самой стрессовой ситуацией на дороге является дорожно-транспортное происшествие, поскольку оно может повлечь за собой самые тяжелые последствия, такие как гибель или тяжелые телесных травмы у участников дорожного движения, повреждение транспортного средства (ТС) или причинение иного материального вреда.

Все люди по-разному реагируют на идентичные стрессоры, поэтому точно предсказать последствия их воздействия очень сложно. Прежде всего, негативное воздействие зависит от качества стрессора, компетентности в преодолении нагрузок (тенденции копинга) и других факторов [1]. По мнению специалистов, занимающихся изучением стресса, в качестве стрессоров рассматриваются жизненные события, которые можно различать по размеру негативных последствий и времени, требуемому на реадaptацию. Так, время для восстановления при повседневных трудностях составляет минуты или часы, а при критических жизненных или травматических событиях может продолжаться недели и месяцы [1]. Сравнительный анализ современных данных демонстрирует характерные различия между женщинами и мужчинами в реагировании на стрессовые события, причем женщины относятся к группе риска развития посттравматического стрессового расстройства (ПТСР), в том числе в ситуации ДТП [15].

На сегодняшний день еще не достаточно исследований о гендерных особенностях поведения водителей. В нашей стране женщины стали активно водить автомобили только последние 30 лет, поэтому не так много исследований об особенностях их поведения за рулем.

Одно из таких исследований, направленное на изучение реального поведения водителей с помощью камер видеофиксации, проведенные А.И. Кабалевской и А.И. Донцовым, выявили различия между мужчинами и женщинами в скорости, интенсивности и резкости исполнения определенных маневров за рулем автомобиля. Водителям-женщинам требовалось больше времени для совершения маневра, что было связано с особенностями распределения внимания на разные объекты дорожной ситуации. Эти же авторы изучали существующие гендерные стереотипы. Так, водители-женщины в нашей стране часто воспринимаются как некомпетентные участники дорожного движения, в то время как мужчина за рулем традиционно оценивается как эталонный водитель. Такие стереотипы до сих пор часто определяют отношение и реальное поведение в процессе взаимодействия участников дорожного движения в российском дорожном сообществе [6].

В то же время женщины обладают повышенной чувствительностью к психогенным факторам, больше подвержены депрессии, тревожным расстройствам, воздействию стрессовых факторов [15]. Этот факт необходимо учитывать при изучении совладания со стрессом в ситуации ДТП.

Однако эмоциональные переживания участников дорожного движения в ситуации ДТП и их психотравмирующие последствия еще очень мало изучены. Таким образом, изучение психологических механизмов совладания со стрессом в ситуации ДТП является актуальной темой, а результаты таких исследований могут быть полезны психологам, оказывающим консультативную помощь, преподавателям автошкол и, возможно, работникам страховых компаний.

Целью нашей работы было изучить копинг-стратегии водителей в ситуации дорожно-транспортного происшествия, а также их связь с показателями жизнестойкости и особенностями переживания последствий ДТП. В исследовании решались следующие **задачи**:

- 1) изучить основные причины попадания в ДТП, переживаемые водителями эмоции и используемые ими копинг-стратегии в ситуации дорожно-транспортного происшествия;
- 2) сравнить изучаемые характеристики в группах водителей-мужчин и водителей-женщин;
- 3) провести анализ взаимосвязей копинг-стратегий с переживаниями последствий ДТП и показателями жизнестойкости в группах водителей-мужчин и водителей-женщин.

Основной гипотезой исследования было предположение о существовании различий в совладании со стрессом водителей в ситуации ДТП в зависимости от их пола и показателей жизнестойкости.

Материалы и методики исследования

Описание выборки. В исследовании приняли участие 64 водителя, из них 37 мужчин и 27 женщин, в возрасте от 20 до 48 лет, которые являлись участниками дорожно-транспортного происшествия, произошедшего не более трех месяцев назад. Стаж вождения водителей-мужчин в среднем составил 3,5 года, а водителей-женщин — 2 года. Для рекрутирования участников исследования использовался популярный в Санкт-Петербурге сайт, на котором водители обмениваются информацией по различным вопросам, связанным с вождением автомобилей.

Методы исследования. Для сбора данных была подготовлена электронная версия опросника, включающая в себя методику «Копинг-тест» Лазаруса, в которой была модифицирована инструкция. Участникам исследования предлагалось вспомнить реагирование на стресс в ситуации ДТП; начальная фраза опросника «Оказавшись в трудной ситуации, я...» была заменена на «Оказавшись в ситуации ДТП, я...». Для оценки показателей жизнестойкости использовался тест С. Мадди. Авторский опросник состоял из трех блоков:

1. социально-демографический: пол и возраст водителя, семейное положение, наличие детей, стаж вождения, где обучался вождению автомобиля, как часто пользуется автомобилем, опыт участия в ДТП и т. д.;
2. подробное описание конкретной ситуации ДТП с указанием причин и степени виновности водителя;
3. вопросы, касающиеся последствий ДТП: проблем, с которыми столкнулись водители, переживание последствий и способы совладания со стрессовой ситуацией.

В опроснике использовались как открытые, так и закрытые вопросы, а также метод «незаконченных предложений».

Примеры открытых вопросов: «Пожалуйста, вспомните и опишите свои первые мысли и переживания в момент ДТП», «Кто помог Вам в первые минуты ДТП? Расскажите о том, какую именно помощь Вам оказали?» и т. д.

Примеры закрытых вопросов: «Знали ли Вы порядок действий при ДТП? (да/нет); «В какой степени Вы считаете себя ответственным за ДТП?» (это была только моя вина, я был частично виноват, это была вина кого-либо другого, нельзя в точности никого винить); «Что послужило причиной ДТП?» (неисправность автомобиля, плохое качество дорожного покрытия, несвоевременная смена резины, погодные условия, неисправность светофора, отсутствие определенного дорожного знака, превышение скоростного режима, состояние алко-

гольного опьянения, использование электронных устройств во время движения, плохое самочувствие (можно выбрать несколько вариантов ответов)).

Пример использования метода «незаконченных предложений». Водителям предлагалось дописать предложения: «Лучше всего в ситуации ДТП _____», «Пережить стрессовую ситуацию в момент ДТП лучше всего помогает _____», «Мой опыт участия в ДТП показал _____», «Многих ДТП можно было бы избежать, если _____», «Я мог бы дать такой совет водителям, которые никогда не попадали в ДТП _____».

Статистическая обработка данных проводилась с помощью программы SPSS Statistics 19.0. Использовались методы описательной статистики, дисперсионный и корреляционный анализ, контент-анализ, анализ различий проводился с помощью критерия Хи-квадрат.

Результаты исследования

Количественный и качественный анализ данных показал, что характеристики совладания со стрессом в ситуации ДТП различались, прежде всего, в зависимости от пола водителей; возраст и стаж вождения автомобиля в меньшей степени повлиял на реакции в стрессовых ситуациях. Этот факт может объясняться особенностями выборки, так как в исследовании участвовали преимущественно водители с небольшим стажем вождения.

В табл. 1 представлены различия между водителями-мужчинами и водителями-женщинами по основным причинам попадания в ДТП.

Таблица 1

Результаты сравнительного анализа причин дорожно-транспортного происшествия

Причины	Водители		p
	мужчины, %	женщины, %	
Превышение скорости	78,4	44,4	0,005
Погодные условия	24,3	51,9	0,023
Использование телефона	48,6	7,4	0,000
Незнание правил дорожного движения	27	40,7	0,249

Оказалось, что водители-мужчины статистически значимо отличались от водителей-женщин в превышении скоростного режима и использовании мобильных устройств, которые отвлекали их внимание и в итоге привели к аварийной ситуации. В то же время женщины за рулем чаще испытывали трудности в управлении автомобилем в трудных погодных условиях, им не хватало навыков управления, что также приводило к негативным последствиям на дорогах.

Как видно из представленных в таблице данных, как водители-мужчины, так и водители-женщины отметили недостаточное знание правил дорожного движения, среди женщин таких оказалось больше 40%. Однако одной из главных проблем оказалось нарушение скоростного режима, среди водителей-мужчин — это основная причина аварий.

Отвечая на вопрос «О чем вы подумали в первые минуты ДТП?» водители, как мужчины, так и женщины, написали: «Хорошо, что все остались живы», «Жалко, что потеряно время», «Почему это произошло именно со мной?». Большинство мужчин (67,6%) упоминали беспокойство по поводу финансовых последствий ДТП: «Как восстановить машину?». Среди женщин об этом задумались 7,4%. Больше половины мужчин сказали, что задумались о дополнительном страховании автомобиля только после аварии.

Сравнительный анализ показал, что водители-мужчины и водители-женщины в момент ДТП переживали разные эмоциональные реакции. Женщины чаще испытывали страх (64,3%), статистически значимо отличаясь от водителей-мужчин, среди которых только 25% признались в переживании страха ($\chi^2=5,247$; $p<0,022$) Женщины кроме того описывали чувство растерянности (57,1%), они не знали что делать и как себя вести после аварии. Самой распространенной эмоциональной реакцией водителей-мужчин была злость (40%).

После пережитого ДТП женщины в большинстве случаев (96,3%) наблюдали у себя нарушения в эмоциональной сфере, так по сравнению с мужчинами они в 3 раза чаще сталкивались с бессонницей, возвращением картины аварии. Описывая свои переживания после ДТП, водители-мужчины в 70,3% случаев говорили, что испытывали раздражение, а среди женщин таких было только 18,5%.

Результаты, по методике Лазаруса, также показали значимые различия между водителями-мужчинами и водителями-женщинами в способах совладания со стрессом в ситуации ДТП (табл. 2).

Таблица 2

Результаты дисперсионного анализа по методике Лазаруса

	Водители-мужчины		Водители-женщины		p
	M	SD	M	SD	
Конфронтация	10,76	2,9	6,48	1,6	0,000
Дистанцирование	8,41	1,7	9,15	2,2	0,135
Самоконтроль	9,49	2,6	8,41	1,9	0,070
Поиск социальной поддержки	7,6	2,3	12,9	1,9	0,000
Принятие ответственности	4,9	1,6	5	1,6	0,842
Бегство	11,5	2,9	8,8	2,1	0,000
Планирование решения проблем	7,9	1,7	6,9	1,6	0,035
Позитивная переоценка	8,9	1,8	9,9	2,1	0,035

Как видно из полученных данных, женщины чаще выбирали копинг-стратегии — «поиск социальной поддержки» и «позитивную переоценку», а мужчины чаще прибегали к неконструктивным стратегиям, таким как «конфронтация» и «бегство». Неслучайно, именно водители-мужчины часто теряют контроль и самообладание в ситуации аварии и проявляют агрессию по отношению к другим водителям. Не исключением является и бегство с места аварии, часто связанное с желанием скрыть алкогольное опьянение. Водители-женщины значительно отличались от водителей-мужчин в пяти из восьми стратегий совладания со стрессом в ситуации ДТП. Так, женщины-водители реже прибегали к «конфронтации» и «бегству», в то же время они меньше использовали «планирование решения проблем», обращаясь, прежде всего, к «поиску социальной поддержки» и «позитивной переоценке».

Результаты показали, что 96,3% водителям-женщинам помогали справляться с последствиями ДТП родные и близкие, 25,9% обращались за помощью к специалистам — врачам и психологам и только 3,7% справлялись с последствиями самостоятельно. В то же время 75,7% водителей-мужчин утверждали, что не обращались за помощью и самостоятельно пытались справиться с возникшей ситуацией, лишь 24,3% обращались к родным и только 5% — к специалистам. В нашем исследовании подтвердился тот факт, что мужчины реже обраща-

ются за профессиональной помощью, но при этом не отрицают наличие у себя психологических последствий, связанных с аварией.

На вопрос о том, «что можно было бы сделать, чтобы избежать ДТП?», самым популярным ответом стал: «соблюдать правила дорожного движения»; так ответили 100% водителей-женщин и 89,2% водителей-мужчин, 10% водителей-мужчин отметили, что «следует уважать других участников дорожного движения». В советах для водителей, не попадавших в ДТП, респонденты указывали такие ответы, как «не торопиться», «проявлять уважение и терпимость на дороге», «иметь хорошую страховку» и «учить правила дорожного движения».

Результаты по методике С. Мадди показали, что по всем трем компонентам жизнестойкости, а именно вовлеченность, контроль и принятие риска, существуют значимые различия между водителями-мужчинами и водителями-женщинами, пережившими дорожно-транспортное происшествие.

Таблица 3

Результаты дисперсионного анализа по методике С. Мадди «Тест жизнестойкости»

Показатели жизнестойкости...	Водители-мужчины		Водители-женщины		p
	M	SD	M	SD	
Вовлеченность	32,54	5,124	47	5,137	0,000
Контроль	29,54	2,824	23,59	4,272	0,000
Принятие риска	16,46	2,578	13,7	3,196	0,000
Жизнестойкость	78,54	7,776	84,3	7,946	0,005

Водители-мужчины значимо отличались от водителей-женщин по таким показателям жизнестойкости, как контроль и принятие риска. Водители-мужчины проявили большую уверенность в своих силах, возможности повлиять на сложившуюся ситуацию, использовать полученный опыт. Средние оценки по шкале контроля в группе водителей-мужчин оказались соответствующими нормативным значениям (29,54), а в группе водителей-женщин средние значения — ниже нормы (23,59), оказалось, что водители-женщины чаще испытывали трудности с контролем над стрессовой ситуацией. Однако, несмотря на эти различия, общий уровень жизнестойкости оказался выше в группе водителей-женщин за счет высоких показателей вовлеченности.

Корреляционный анализ. В группе водителей-мужчин использование таких копинг-стратегий, как «самоконтроль» ($r=-,477^*$), «позитивная переоценка» ($r=-,472^*$) и «планирование решения проблем» ($r=-,502^*$), отрицательно связано с переживанием страха в ситуации ДТП. Стратегия «планирования решения проблем» положительно связана со стажем вождения ($r=,583^{**}$) и наличием детей ($r=,525^*$). Копинг-стратегия «принятие ответственности» у водителей-мужчин отрицательно коррелировала со злостью в ситуации ДТП ($r=-,516^*$) и положительно — с контролем и принятием риска ($r=,445^*$). Использование такой неконструктивной копинг-стратегии, как «конфронтация» оказалось значимо связано с материальными потерями в ДТП ($r=,688^{**}$), переживаемой злостью ($r=,546^*$) и небольшим опытом вождения ($r=,514^{**}$).

Корреляционный анализ в группе водителей-женщин, показал, что такая копинг-стратегия, как «дистанцирование», связана с первым попаданием в ДТП и низким уровнем контроля по методике Мадди. Водители-женщины реже испытывали страх после аварии, если прибегали к копинг-стратегии «позитивная переоценка» ($r=-,613^*$). Конструктивные копинги, такие как

«планирование решений» и «самоконтроль», оказались напрямую связаны со знанием порядка действий при ДТП ($r=,671^{**}$), который также напрямую коррелировал с общим уровнем жизнестойкости ($r=,652^*$). Водители-женщины, которые труднее переживали эмоциональные последствия ДТП, чаще искали социальную поддержку ($r=,667^{**}$).

Обсуждение результатов

Пока за рулем автомобиля находится человек, основной причиной аварий на дорогах остается человеческий фактор, поэтому необходимо изучать поведение водителей и учитывать психологические факторы для обеспечения безопасности дорожного движения. Изучение способов совладания со стрессом в ситуации ДТП и внедрение эффективных профилактических программ при подготовке водителей поможет снизить уровень переживаемого ими стресса и эмоциональные последствия аварий.

Наше исследование показало, что в ситуации ДТП водители чаще всего переживают такие эмоции, как страх, злость, растерянность. Полученные данные согласуются с исследованиями А.П. Макуриной, С.В. Шпорт, А.А. Дубинского, А.С. Васильчинко, которые изучали репертуар эмоций, испытываемых профессиональными водителями в аварийной ситуации. В состоянии напряжения водители-профессионалы одновременно испытывали амбивалентные переживания в виде раздражения, возбуждения, страха, испуга, а также уверенности и спокойствия [10].

Сравнительный анализ эмоциональных переживаний водителей в ситуации ДТП еще раз подтвердил, что водители-мужчины в большей степени демонстрируют агрессивные реакции на стресс, переживают злость и раздражение чаще, чем водители-женщины. Похожие данные были обнаружены в зарубежных работах, где водители-мужчины, вовлеченные в дорожно-транспортные происшествия с тяжелыми последствиями, отличались воинственностью, гиперактивностью, экспансивностью, импульсивностью и негативной настроенностью [15].

Интересно, что у водителей-мужчин копинг-стратегия «планирование решения проблем» напрямую связана со стажем вождения и наличием детей. В то же время к конфронтации водители-мужчины прибегали при осознании материальных потерь, с переживаемой в связи с этим злостью и небольшим опытом вождения. Таким образом, с опытом водители-мужчины учатся более конструктивно справляться со стрессовыми ситуациями на дорогах, а вот начинающие водители-мужчины хуже контролируют свои эмоции, не умеют управлять своим гневом, особенно в ситуации, когда авария сопровождается существенными материальными потерями и требует значительного ремонта автомобиля.

Наше исследование подтвердило большую уязвимость водителей-женщин в ситуации ДТП. Они тяжелее переживают психотравмирующее воздействие аварийной ситуации, ищут социальной поддержки ближайшего окружения и чаще обращаются за профессиональной помощью.

В ситуации, когда водители-женщины четко знали порядок действий после ДТП, они использовали копинг-стратегии «планирование решений» и «самоконтроль», что во многом помогало им справиться со стрессовой ситуацией. Переживание негативных эмоций водителями-женщинами связано с «поиском социальной поддержки». Такая неконструктивная копинг-стратегия, как «дистанцирование», была связана у водителей-женщин с отсутствием опыта попадания в аварии и низким уровнем контроля в ситуации ДТП.

Большинство водителей проходят обучение вождению в автошколах, поэтому необходимо совершенствовать программы подготовки водителей. В нашем исследовании все водители, в

большей степени женщины, отметили нехватку знаний правил дорожного движения как одну из причин их попадания в ДТП. Водители-женщины также указали, что у них не хватило навыков вождения автомобиля в трудных погодных условиях, а больше половины водителей-женщин не знали порядка действий при ДТП. Таким образом, можно утверждать, что в подготовке водителей все еще имеются существенные пробелы, не хватает занятий для формирования основных навыков вождения, уверенного и безопасного поведения на дорогах. С нашей точки зрения, целесообразно добавить в программу подготовки водителей обучение основным действиям при ДТП. Это может помочь, прежде всего, водителям-женщинам избежать растерянности и травмирующих последствий аварийных ситуаций.

В нашем исследовании подтвердилась гипотеза о различиях в совладании со стрессом в ситуации ДТП в зависимости от пола водителей и показателей их жизнестойкости. Оказалось, что водители-мужчины и водители-женщины по-разному реагируют на стресс в ситуации ДТП, испытывают разные эмоции, по-разному переживают последствия и используют различные копинг-стратегии. Мужчины-водители значимо отличаются от женщин-водителей по показателям контроля и принятия риска, а женщины отличаются большей вовлеченностью. Тем не менее, женщины оказались в большей степени подвержены психотравмирующим последствиям ДТП. Полученные данные могут быть использованы в работе практических психологов, оказывающих помощь людям, пережившим ДТП, а также для разработки программ подготовки начинающих водителей в автошколах и на курсах повышения водительского мастерства.

Выводы

1. В ситуации аварии независимо от пола водители испытывали эмоции страха, растерянности и злости, но водители-женщины значительно чаще водителей-мужчин переживали страх, а также труднее справлялись с эмоциональными последствиями пережитого ДТП.
2. Водители-мужчины в ситуации ДТП чаще используют неконструктивные копинги, такие как конфронтация и бегство, которые связаны с материальными потерями в ДТП, переживаемой злостью и небольшим опытом вождения.
3. Водители-женщины чаще обращаются к поиску социальной поддержки, что напрямую связано с переживанием эмоциональных последствий ДТП, а также чаще прибегают к позитивной переоценке, которая связана с общим показателем жизнестойкости.

Литература

1. Абабков В.А., Перре М. Адаптация к стрессу. Основы теории, диагностики, терапии (Психологический практикум). СПб: Речь, 2004. 166 с.
2. Борисова С.Е. Влияние психологических установок водителей на безопасность дорожного движения [Электронный ресурс] // Психология и право. 2011. Том 1. № 4. URL: <https://psyjournals.ru/psyandlaw/2011/n4/49291.shtml> (дата обращения: 11.05.2022).
3. Булыгина В.Г., Дубинский А.А., Шпорт С.В., Калинин Д.С. Психология высокорискового вождения (обзор зарубежных исследований) [Электронный ресурс] // Психология и право. 2016. Том 6. № 2. С. 72–92. doi:10.17759/psylaw.2016060206
4. Булыгина В.Г., Васильченко А.С., Калинин Д.С., Шпорт С.В. Клинико-психологические факторы высокорискового поведения и обеспечение безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Медико-биологические и социально-психологические проблемы

Гранская Ю.В., Пономарева В.И.
Совладание со стрессом водителей-мужчин
и водителей-женщин в ситуации
дорожно-транспортного происшествия
Психология и право. 2022. Том 12. № 4. С. 212–225.

Granskaya J.V., Ponomareva V.I.
Coping with Stress in Male and Female Car Drivers
after Road Traffic Accident
Psychology and Law. 2022. Vol. 12, no. 4, pp. 212–225.

безопасности в чрезвычайных ситуациях. 2017. № 4. С. 83–99. doi:10.25016/2541-7487-2017-0-4-83-99

5. Гранская Ю.В., Клемпе Р., Рандмо Т. Кросс-культурное сравнение отношения к безопасности, оценка риска и рискованного поведения на дорогах российских и норвежских водителей // Вестник Санкт-Петербургского университета. Серия 12. Психология. Социология. Педагогика. 2012. Вып. 3. С. 121–127.

6. Кабалевская А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4. С. 69–79.

7. Кочетова Т.В. К вопросу о перспективах развития TRAFFIC PSYCHOLOGY в России [Электронный ресурс] // Социальная психология и общество. 2014. Том 5. № 4. С. 105–113. URL: https://psyjournals.ru/social_psy/2014/n4/72860.shtml (дата обращения: 11.05.2022).

8. Кочетова Т.В. Новое направление в психологии «Traffic Psychology»: зарубежный опыт, проблемы и перспективы развития [Электронный ресурс] // Современная зарубежная психология. 2012. Том 1. № 2. С. 39–48. URL: <https://psyjournals.ru/jmfp/2012/n2/52264.shtml> (дата обращения: 11.05.2022).

9. Ляшко М.В., Эксакусто Т.В. Индивидуально-личностный профиль людей с разным уровнем водительской тревожности // Современные научные исследования и инновации. 2015. № 11 (55). С. 895–902.

10. Макурина А.П., Шпорт С.В., Дубинский А.А., Васильченко А.С. Особенности эмоциональных переживаний профессиональных водителей в зависимости от оценки дорожной ситуации [Электронный ресурс] // Российский психиатрический журнал. 2019. № 3. С. 11–17. doi:10.24411/1560-957X-2019-11923

11. Петров В.Е. Анализ методик психологического изучения личности водителей и особенностей управления транспортным средством // Вестник Московского института государственного управления и права. 2016. № 16. С. 145–148.

12. Полякова С.В. Подготовка водителей как один из основных элементов в системе обеспечения безопасности участников дорожного движения // Вестник Уральского института экономики, управления и права. 2015. № 2 (31). С. 110–114.

13. Полякова С.В. К вопросу о подготовке водителей // Вестник Челябинского государственного университета. Серия: Право. 2015. № 17 (372). С. 52–57.

14. Показатели состояния безопасности дорожного движения [Электронный ресурс] // Госавтоинспекция. URL: <http://stat.gibdd.ru/> (дата обращения: 26.08.2022).

15. Шпорт С.В. Гендерные особенности острой реакции на стресс (обзор литературы) // Российский психиатрический журнал. 2007. № 2. С. 41–47.

16. Granskaya J. V., Zaicev V. A. Risk-taking behaviour, values and attitudes towards traffic safety among street racers in St. Petersburg // Psychology and Law in Europe: When West Meets East / edited by Par-Anders Granhag, Ray Bull, Alla Shaboltas and Elena Dozortseva. Boca Raton, Fl.: CRC Press, 2017. P. 213–228.

17. Rundmo T., Granskaya J., Klempe H. Traffic culture as symbol exchange - A cross-country comparison of Russia and Norway // Safety Science. 2012. Vol. 50(5). P. 1261–1267. doi:10.1016/j.ssci.2011.12.001

18. Sharok V. Estimation of health hazards of risky behaviors and psychological features related to its degree // Research Journal of Medical Sciences. 2016. Vol. 10(6). P. 604–607. doi:10.36478/rjmsci.2016.604.607

19. Ūnal A. B., Steg L., Granskaya J. “To support or not to support, that is the question”. Testing the VBN theory in predicting support for car use reduction policies in Russia // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2019. Vol. 119. P. 73–81. doi:10.1016/j.tra.2018.10.042

References

1. Ababkov V.A., Perre M. *Adaptatsiya k stressu. Osnovy teorii, diagnostiki, terapii (Psikhologicheskii praktikum)*. St. Petersburg: Rech'. 2004. 166 p. (In Russ.).
2. Borisova S.E. Vliyanie psikhologicheskikh ustanovok voditelei na bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya [Effect of drivers' attitudes to traffic safety] [Elektronnyi resurs]. *Psikhologiya i parvo = Psychology and Law*, 2011. Vol. 1, no. 4. URL: <https://psyjournals.ru/psyandlaw/2011/n4/49291.shtml> (Accessed 11.05.2022). (In Russ.).
3. Bulygina V.G., Dubinskii A.A., Shport S.V., Kalinkin D.S. Psikhologiya vysokoriskovogo vozhdeniya (obzor zarubezhnykh issledovaniy) [Psychology of high risk driving (review of foreign studies)] [Elektronnyi resurs]. *Psikhologiya i parvo = Psychology and Law*, 2016. Vol. 6, no. 2. pp. 72–92. doi:10.17759/psylaw.2016060206 (In Russ.).
4. Bulygina V.G., Vasilchenko A.S., Kalinkin D.S., Shport S.V. Kliniko-psikhologicheskie faktory vysokoriskovogo povedeniya i obespechenie bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Clinical and psychological factors of high-risk behavior and road safety] [Elektronnyi resurs]. *Mediko-biologicheskie i sotsial'no-psikhologicheskie problemy bezopasnosti v chrezvychainykh situatsiyakh = Medico-Biological and Socio-Psychological Problems of Safety in Emergency Situations*, 2017, no. 4, pp. 83–99. doi:10.25016/2541-7487-2017-0-4-83-99 (In Russ.).
5. Granskaya Yu.V., Klempe R., Randmo T. Kross-kul'turnoe sravnenie otnosheniya k bezopasnosti, otsenka riska i riskovannogo povedeniya na dorogakh rossiiskikh i norvezhskikh voditelei [Cross-cultural comparative study of attitudes towards traffic safety, risk assessment and risk-taking behavior among Russian and Norwegian car drivers]. *Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta. Seriya 12. Psikhologiya. Sotsiologiya. Pedagogika = Vestnik of Saint Petersburg University. Series 12. Psychology. Sociology. Education*, 2012, no. 3, pp. 121–127 (In Russ.).
6. Kabalevskaya A.I., Dontsov A.I. Osobennosti gendernogo povedeniya voditelei [The specificity of drivers' gender behavior]. *Voprosy psikhologii = Voprosy Psikhologii*, 2013, no. 4. pp. 69–79 (In Russ.).
7. Kochetova T.V. K voprosu o perspektivakh razvitiya TRAFFIC PSYCHOLOGY v Rossii [On the Perspectives of Traffic Psychology Development in Russia] [Elektronnyi resurs]. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo = Social Psychology and Society*, 2014. Vol. 5, no. 4. pp. 105–113. URL: https://psyjournals.ru/social_psy/2014/n4/72860.shtml (Accessed 11.05.2022). (In Russ.).
8. Kochetova T.V. Novoe napravlenie v psikhologii «Traffic Psychology»: zarubezhnyi opyt, problemy i perspektivy razvitiya [Elektronnyi resurs]. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya = Journal of Modern Foreign Psychology*, 2012. Vol. 1, no. 2. pp. 39–48. URL: <https://psyjournals.ru/jmfp/2012/n2/52264.shtml> (Accessed 11.05.2022). (In Russ.).
9. Lyashko M.V., Eksakusto T.V. Individual'no-lichnostnyi profil' lyudei s raznym urovnem voditel'skoi trevozhnosti [Individual personality profile of people with different levels of driver's anxiety]. *Sovremennye nauchnye issledovaniya i innovatsii = Modern Scientific Researches and Innovations*, 2015, no. 11 (55), pp. 895–902 (In Russ.).
10. Makurina A.P., Shport S.V., Dubinskii A.A., Vasil'chenko A.S. Osobennosti emotsional'nykh perezhivaniy professional'nykh voditelei v zavisimosti ot otsenki dorozhnoi situatsii [Peculiarities of emotional experiences of professional drivers depending on their evaluation of the road traffic situa-

Гранская Ю.В., Пономарева В.И.
Совладание со стрессом водителей-мужчин
и водителей-женщин в ситуации
дорожно-транспортного происшествия
Психология и право. 2022. Том 12. № 4. С. 212–225.

Granskaya J.V., Ponomareva V.I.
Coping with Stress in Male and Female Car Drivers
after Road Traffic Accident
Psychology and Law. 2022. Vol. 12, no. 4, pp. 212–225.

tion] [Elektronnyi resurs]. *Rossiiskii psikhiatricheskii zhurnal = Russian Journal of Psychiatry*, 2019, no. 3, pp. 11–17. doi:10.24411/1560-957X-2019-11923 (In Russ.).

11. Petrov V.E. Analiz metodik psikhologicheskogo izucheniya lichnosti voditelei i osobennostei upravleniya transportnym sredstvom. *Vestnik Moskovskogo instituta gosudarstvennogo upravleniya i prava = Bulletin of Moscow Academy of Law and Management*, 2016, no 16, pp. 145–148 (In Russ.).

12. Polyakova S.V. Podgotovka voditelei kak odin iz osnovnykh elementov v sisteme obespecheniya bezopasnosti uchastnikov dorozhnogo dvizheniya [Driver training as a key element in the system of ensuring of road users safety]. *Vestnik Ural'skogo instituta ekonomiki, upravleniya i prava = Bulletin of the Ural Institute of Economics and Law*, 2015, no. 2(31), pp. 110–114 (In Russ.).

13. Polyakova S.V. K voprosu o podgotovke voditelei [To a question of driver training]. *Vestnik Chelyabinskogo gosudarstvennogo universiteta. Seriya: Pravo = Bulletin of Chelyabinsk State University. Law*, 2015, no. 17(372), pp. 52–57 (In Russ.).

14. Pokazateli sostoyaniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya [Elektronnyi resurs]. *Gosavtoinspektsiya*. URL: <https://stat.gibdd.ru> (Accessed 26.08.2022). (In Russ.).

15. Shport S.V. Gendernye osobennosti ostroi reaktsii na stress (obzor literatury) [Gender distinctive features of the acute stress response (literature review)]. *Rossiiskii psikhiatricheskii zhurnal = Russian Journal of Psychiatry*, 2007, no. 2, pp. 41–47 (In Russ.).

16. Granskaya J. V., Zaicev V. A. Risk-taking behaviour, values and attitudes towards traffic safety among street racers in St. Petersburg. In Granhag P.-A., Bull R., Shaboltas A., Dozortseva E. (eds.). *Psychology and Law in Europe: When West Meets East*. Boca Raton, FL.: CRC Press, 2017, pp. 213–228.

17. Rundmo T., Granskaya J., Klempe H. Traffic culture as symbol exchange - A cross-country comparison of Russia and Norway. *Safety Science*, 2012. Vol. 50, no. 5, pp. 1261–1267. doi:10.1016/j.ssci.2011.12.001

18. Sharok V. Estimation of health hazards of risky behaviors and psychological features related to its degree. *Research Journal of Medical Sciences*, 2016. Vol. 10, no. 6, pp. 604–607. doi:10.36478/rjmsci.2016.604.607

19. Ünal A. B., Steg L., Granskaya J. “To support or not to support, that is the question”. Testing the VBN theory in predicting support for car use reduction policies in Russia. *Transportation Research Part A: Policy and Practice*, 2019. Vol. 119, pp. 73–81. doi:10.1016/j.tra.2018.10.042

Информация об авторах

Гранская Юлиана Викторовна, кандидат психологических наук, доцент, доцент, кафедра психологии здоровья и отклоняющегося поведения, факультет психологии, Санкт-Петербургский государственный университет (ФГБОУ ВО СПбГУ), г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7657-0948>, e-mail: julianaspbru@yandex.ru

Пономарева Виктория Игоревна, бакалавр, кафедра психологии здоровья и отклоняющегося поведения, факультет психологии, Санкт-Петербургский государственный университет (ФГБОУ ВО СПбГУ), г. Санкт-Петербург, Российская Федерация, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5865-0845>, e-mail: chervik4@gmail.com

Гранская Ю.В., Пономарева В.И.
Совладание со стрессом водителей-мужчин
и водителей-женщин в ситуации
дорожно-транспортного происшествия
Психология и право. 2022. Том 12. № 4. С. 212–225.

Granskaya J.V., Ponomareva V.I.
Coping with Stress in Male and Female Car Drivers
after Road Traffic Accident
Psychology and Law. 2022. Vol. 12, no. 4, pp. 212–225.

Information about the authors

Juliana V. Granskaya, PhD in Psychology, Docent, Associate Professor, Department of Health Psychology and Deviant Behavior, Faculty of Psychology, Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-7657-0948>, e-mail: julianaspbru@yandex.ru

Viktoriya I. Ponomareva, Bachelor, Department of Health Psychology and Deviant Behavior, Faculty of Psychology, Saint Petersburg State University, Saint Petersburg, Russia, ORCID: <https://orcid.org/0000-0002-5865-0845>, e-mail: chervik4@gmail.com

Получена 14.02.2022

Received 14.02.2022

Принята в печать 16.06.2022

Accepted 16.06.2022