

## Отношение к неопределенности и мотивация достижения у водителей разного пола

**Е.Ю. ЛИТВИНОВА\***,  
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*elen-litvinova@ya.ru*

**С.А. МАКЕЕВА\*\***,  
ООО «Уник косметик», Москва, Россия,  
*s\_makeeva@land.ru*

**М.А. ХАРЧЕНКО\*\*\***,  
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,  
*maxquail@gmail.com*

*В статье представлен теоретический анализ когнитивных, мотивационных и эмоциональных составляющих поведения в дорожно-транспортной среде водителей разного пола, обусловленных как их личностными особенностями, так и существующими в обществе стереотипами восприятия женщин-водителей. Изложены результаты эмпирических исследований, посвященных изучению мотивации достижения, склонности к риску и отношению к неопределенности мужчин и женщин — водителей. Теоретический анализ позволил предположить, что мужчины-водители демонстрируют большую склонность к риску и более толерантны к неопределенным ситуациям в дорожно-транспортной среде, чем женщины. При этом мужчины в водительской деятельности более ориентированы на достижение успеха, а женщины — на избегание неудачи. Эмпирическое исследование 58 водителей (29 мужчин и 29 женщин) продемонстрировало, что как мужчины, так и женщины в водительской деятельности демонстрируют мотивацию избегания неудачи, однако причины этого различны. У женщин они*

### Для цитаты:

*Литвинова Е.Ю., Макеева С.А., Харченко М.А.* Отношение к неопределенности и мотивация достижения у водителей разного пола // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 47–60. doi: 10.17759/sps.2018090405

\* *Литвинова Елена Юрьевна* — кандидат психологических наук, доцент кафедры психологии управления, факультет социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия, *elen-litvinova@ya.ru*

\*\* *Макеева Светлана Александровна* — магистр психологии, руководитель отдела маркетинга, ООО «Уник косметик», Москва, Россия, *s\_makeeva@land.ru*

\*\*\* *Харченко Максим Андреевич* — кандидат физико-математических наук, доцент кафедры психологии управления, факультет социальной психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия, *maxquail@gmail.com*

связаны с существующими общественными стереотипами относительно способностей женщин к вождению, а у мужчин — с усложнением трафика и ужесточением наказаний за нарушения Правил дорожного движения. Водители-мужчины более склонны к рискованному поведению на дороге, при этом высокая склонность к риску сочетается с мотивом избегания неудачи. Изучение отношения к неопределенности выявило значимые различия в уровне толерантности к неопределенности у водителей разного пола, особенно в отношении сложности ситуации. Можно предположить, что женщины в силу существующих стереотипов воспринимают водительскую деятельность изначально как более сложную, чем мужчины, что также объясняет некоторые особенности их поведения на дороге. В статье представлены рекомендации по оптимизации обучения в автошколах кандидатов в водители разного пола.

**Ключевые слова:** дорожно-транспортная среда, водители, мотивация достижения, склонность к риску, отношение к неопределенности.

## Введение

Особенности поведения на дороге водителей разного пола всегда вызывали интерес у представителей дорожного сообщества; тому свидетельство — множество анекдотов, связанных с женской манерой вождения. В психологии дорожного движения это тема представляется хотя и малоизученной, но интересной и актуальной, поскольку в современной дорожно-транспортной среде и мужчины, и женщины — полноправные ее участники. Интересно отметить, что в последние годы развивается дифференцированный подход к обучению безопасному поведению на дороге мальчиков и девочек, поскольку, согласно данным ВОЗ, мальчики имеют более высокие вероятности попадания в ДТП, чем девочки. Исследователей, обращающихся к данной проблеме, интересуют различия в поведении на дорогах мужчин и женщин в контексте индивидуальных, гендерных особенностей водителей, а также факторов, производных от гендерных норм и стереотипов [1]. Отношение к водителям разного пола, как и отношения между

водителями, напрямую не связано с проблемами безопасности — оно является частью общей культуры людей в целом и культуры поведения водителей в частности [13].

Существование значительного количества стереотипов относительно женщин-водителей свидетельствует о наличии в нашем обществе определенных установок и доминировании традиционных патриархальных взглядов. Несмотря на обилие примеров успешного вождения автомобиля женщинами, одним из распространенных стереотипов является представление о том, что женщины — худшие водители по сравнению с мужчинами: «женщина за рулем — машина без водителя», «женщина за рулем — как звезда: ты ее видишь — она тебя нет», «женщина рулит, а мужчина разруливает». Считается, что женщины хуже, чем мужчины, разбираются в технике, ориентируются на местности, справляются со стрессами на дороге. Традиционно в обществе точка отсчета, своеобразный эталон водительского мастерства, закрепляется за образом мужчины-водителя, тогда как женщине отводят роль

второстепенного и малокомпетентного участника дорожного движения, объекта для шуток и снисходительного отношения. Подобные стереотипы оказывают психологическое давление и изначально ставят женщину-водителя в менее благоприятные условия.

Изучая оценочные суждения участников дорожно-транспортной среды с помощью фокус-групп, опросов на специализированных форумах и сайтах, а также интервью, А.И. Кабалева выявила ряд особенностей в отношении к женщинам-водителям [4]. Согласно ее результатам, образ женщины-водителя в понимании участников дорожного сообщества (водителей, пешеходов и инспекторов ДПС) содержит такие характеристики, как некомпетентность в вождении, неуверенность в себе, нерешительность, непредсказуемость, а также эгоцентричность и неуспешность. Мужчины добавляют негативной окраски, приписывая женщинам-водителям также неспособность к вождению, низкий интеллектуальный уровень, шаблонность. Важным, с нашей точки зрения, является тот факт, что участники дорожно-транспортной среды акцентируют второстепенную роль женщины-водителя и недостаток ее водительского мастерства по сравнению с мужчиной-водителем. Напротив, стереотипный образ мужчины-водителя характеризуется уверенностью в себе, знанием Правил дорожного движения, прагматичностью и наличием опыта. Справедливости ради следует отметить, что образу мужчины-водителя свойственны также черты, которые вряд ли являются нормативными с точки зрения безопасности дорожного движения: импульсивность, несоблюдение Правил дорожного движения и агрессивность.

Многие исследователи за рубежом разделяют точку зрения, что причины

тяжелых ДТП следует искать в первую очередь в особенностях поведения людей, их переживаниях. Основное место в качестве решающего фактора в вопросах безопасного дорожного движения отводится не технике, а поведению и эмоциональному состоянию человека [10].

В данной статье мы публикуем результаты теоретического анализа и эмпирических исследований, направленных на выявление различий в психологических характеристиках водителей — мужчин и женщин. Нам было важно понять, существенны ли эти различия и насколько они влияют на эффективность управления автомобилем. В ходе теоретического анализа нами были выделены характеристики, которые могут различаться у водителей разного пола и определять их поведение на дороге. Анализ обнаруженных в литературе исследований позволил нам предположить, что водители действительно демонстрируют полоспецифичное поведение. Однако причины такой специфичности до конца пока не ясны: поведение водителей может быть вызвано различными особенностями — как психофизиологическими, так и характерологическими или личностными. Вместе с тем мы уверены, что нельзя исключать и тот факт, что водительское поведение может быть продиктовано стереотипами, сложившимися по отношению к водителям обоих полов в конкретном обществе [4]. В анализируемых нами исследованиях изучались когнитивная, эмоциональная и мотивационная сферы водителей. Остановимся на некоторых из них.

Исходя из данных пока еще малочисленных исследований особенностей водителей разного пола, связанных с их когнитивной сферой, выявлено, что такие особенности у водителей существуют. В целях изучения пространственной ори-

ентации мужчин и женщин — водителей американские ученые наблюдали за поведением водителей при въезде на парковку крупного торгового центра [2]. Оказалось, что женщины в поисках свободного места были склонны наматывать круги, тогда как мужчины занимали первое попавшееся свободное место. Подобное поведение было объяснено тем, что пространственная ориентация у женщин хуже, они хуже оценивают габариты своего автомобиля и расстояние, чем мужчины, следовательно, они дольше ищут удобное для парковки место. Интересно, что в некоторых странах недавно были сделаны специальные парковочные места для женщин — более широкие, чем обычные.

Чрезвычайно интересно исследование А.И. Кабалева, изучавшей поведение на перекрестке реальных водителей разных полов, которое является уникальным в этой области [4]. С помощью видеокamеры, закрепленной на очках участников исследования, был выявлен ряд особенностей водительской деятельности и распределения внимания водителей разного пола. Отчетливее всего различия в поведении проявлялись во время сложных маневров, например при проезде водителями нерегулируемого Т-образного перекрестка. У женщин-водителей на реализацию маневра уходило почти в 2 раза больше времени, чем у мужчин (в среднем 56 секунд у женщин и 24 секунды у мужчин). Исследователи объясняли это особенностями концентрации и распределения внимания: при подготовке к маневру женщины обращают внимание и учитывают многие факторы — как основные, так и второстепенные. Наряду с действительно важными составляющими дорожной ситуации, такими как сигнал светофора, полосы движения, автомобили и пр., женщины-водители также обращают внимание

на объекты, находящиеся за пределами актуальной дорожной ситуации. В результате такого распределения внимания у женщин появляется дополнительная подготовительная фаза в выполнении сложного маневра. У мужчин-водителей отсутствует подготовительная фаза, они сразу концентрируются на главном, готовятся к маневру в одну фазу. На этапе завершения маневра также были выявлены различия: на контроль успешности завершения маневра женщины потратили в 2 раза меньше времени (2,5 с), чем мужчины (4,8 с). Иными словами, мужчины-водители смогли лучше сориентироваться в новой дорожной ситуации, а распределение внимания женщин-водителей после завершения маневра не способствовало контролю и адаптации в новой дорожной ситуации. Поэтому и на последующий маневр женщины-водители тратили больше времени.

Склонность женщин к распределению внимания на большее, чем необходимо, количество объектов дорожно-транспортной среды, возможно, говорит об их большей осторожности и желании учесть все возможные факторы, даже несущественные. Вместе с тем недостаточный контроль выполненного маневра по его завершении, вероятно, свидетельствует о том, что женщины-водители воспринимают ситуацию вождения стохастически, как совокупность совершения отдельных маневров, не объединенных в единое целое. Возможно, речь идет об элементах дифференциального когнитивного стиля, которому свойственно фрагментарное восприятие действительности с тенденцией придавать смысл отдельным составляющим. В этом случае маневр не является подготовкой к следующему, а имеет собственное значение, что, конечно же, требует дополнительной проверки. Таким образом, у женщин-водителей

выявлена двухфазность осуществления сложных маневров, возникающая из неверного распределения внимания на движущиеся и неподвижные объекты. На наш взгляд, возможной причиной подобного поведения могут служить трудности в выделении существенных характеристик дорожно-транспортной ситуации. Кроме того, женщины, не стремясь контролировать завершение маневра, лишают себя возможности легче адаптироваться в новой обстановке.

В литературе имеются также исследования эмоциональной составляющей поведения водителей — мужчин и женщин. Руководитель одной из московских автошкол отмечал в интервью, что в процессе обучения вождению женщины выражают больше эмоций, чем мужчины [9]. Такими же наблюдениями делятся и многие опытные инструкторы по вождению. При этом эмоции женщин часто связаны не с процессом обучения вождению или Правилам дорожного движения, а с совершаемыми ими ошибками и реакциями на них. В отличие от мужчин женщины воспринимают замечания инструктора лично и эмоционально, тогда как мужчины, как правило, воспринимают замечания содержательно, ориентируясь не исправление ошибки.

Женщины, обучаясь вождению, демонстрируют высокий уровень ответственности и рассудительности, они добросовестно изучают Правила дорожного движения, заучивают на память теорию, при этом иногда не понимая ее. Обратимся к результатам исследования, посвященного анализу сдачи экзаменов в автошколах Швеции [14]. Как известно, Швеция имеет репутацию страны с низким уровнем гендерных стереотипов. Согласно данным шведских психологов, женщины изучают теорию более

добросовестно и структурированно, чем мужчины, демонстрируют более высокие результаты на экзаменах по теории вождения, являются более внимательными на практических занятиях и в целом более активными в процессе обучения. Мужчины же в своем большинстве недооценивают значение правил, часто заменяя хорошее знание теории находчивостью или даже фантазией [3].

Показательно также исследование Г. Мэтьюса (G. Matthews) поведения водителей — мужчин и женщин в стрессовой ситуации (в исследовании приняли участие 74 водителя обоого пола). На компьютерном симуляторе создавались ситуации, имитирующие частые и неконтролируемые заносы автомобиля с целью оценки реакции водителя на внезапно возникающие стрессовые ситуации. В результате оказалось, что пол водителя не влияет на качество управления транспортным средством, однако женщины при этом испытывали более выраженный психологический дискомфорт [14].

Взаимосвязь мотивации достижения с водительскими привычками изучалась А. де Ойосом (A. de Hoyos) [12]. В качестве испытуемых выступила группа водителей, имеющих опыт аварий и нарушений Правил дорожного движения. Выяснилось, что водители с высоким уровнем стремления к успеху допускали нарушения правил, если считали это не слишком рискованным. Чем выше был уровень стремления к успеху, тем реже они становились виновниками ДТП. Водители с высоким уровнем стремления к избеганию неудачи более тщательно относились к постоянному выполнению всех Правил дорожного движения, в то время как мотивированные на достижение успеха поступали так, только если считали это разумным и целесообразным.

## Эмпирическое исследование

Проведенный теоретический анализ и наши собственные наблюдения позволили предположить, что существуют различия, демонстрируемые водителями разного пола. Исследовательские *гипотезы* были сформулированы следующим образом.

1. Мужчины-водители в водительской деятельности ориентированы на достижение успеха, женщины-водители — на избегание неудачи.

2. Мужчины-водители демонстрируют большую склонность к риску по сравнению с женщинами-водителями.

3. Мужчины-водители более толерантны к ситуациям неопределенности, возникающим в дорожно-транспортной среде, чем женщины-водители.

Для проверки выдвинутых гипотез в эмпирическом исследовании были использованы следующие психодиагностические *методики*:

1. Тест мотивации достижения (ТМД) А. Мехрабиана (Mehrabian's Achieving Tendency Scale, MATS), модификация М.Ш. Магомед-Эминова [11].

2. Опросник RSK для оценки склонности к риску Г. Шуберта [7].

3. Шкалы толерантности и интолерантности к неопределенности С. Баднера (Budner's Scale of Tolerance—Intolerance of Ambiguity) [6; 9].

Участникам исследования предлагалось отвечать на вопросы, давать оценку

себе и своему поведению с позиции себя как водителя и особенностей своего поведения на дороге.

*Выборка.* В исследовании участвовало 58 водителей-любителей (29 мужчин и 29 женщин в возрасте от 23 до 50 лет), имеющих опыт вождения личного автомобиля не менее одного года. Исследование проводилось в январе — марте 2017 г. в Москве. Батарей методик предъявлялась испытуемым в индивидуальном порядке. С целью установления значимости различий между изучаемыми показателями в выборке водителей-мужчин и водителей-женщин использовались методы индуктивной статистики (критерии Фишера и Стьюдента).

## Результаты и их обсуждение

Обратимся к результатам исследования мотивации достижения водителей с помощью теста ТМД, представленным в табл. 1.

Степень однородности показателей внутри групп водителей — мужчин и женщин определялась с помощью критерия Фишера. Статистическая проверка показала отсутствие значимых различий:  $F = 1,001$  при критическом значении  $F_{0,05} = 1,88$ . Для выявления статистических различий в уровне мотивации достижения успеха между водителями — мужчинами и женщинами был использован  $t$ -критерий Стьюдента. При

Таблица 1

### Показатели мотивации достижения успеха водителей разного пола

Группы водителей \ Показатель	Среднее	Дисперсия
Мужчины-водители ( $n = 29$ )	141,6	474
Женщины-водители ( $n = 29$ )	145,4	473

этом значимых различий мы не обнаружили: обе группы респондентов избегают неудач ( $t = 0,675$ ;  $t_{0,05} = 1,67$ ).

Оказалось, что в эмпирическом исследовании гипотеза о доминировании у мужчин мотивации стремления к успеху не подтвердилась: мужчины-водители, так же как и женщины-водители, оказываются, демонстрируют мотивацию избегания неудачи.

Такое поведение водителей-женщин достаточно предсказуемо. Во-первых, большинство женщин воспринимают вождение автомобиля как «мужскую» деятельность и оценивают ее как сложный и ответственный процесс. Стереотип о якобы несостоятельности женщины за рулем в сравнении с более успешным образом мужчины-водителя также оказывает свое влияние: женщины испытывают страх потерпеть неудачу, особенно в первое время самостоятельного управления автомобилем, когда вероятность ошибок действительно высока. Во-вторых, избегание неудачи может быть вызвано страхом уничижительной оценки со стороны остальных участников дорожного трафика, которую женщины могут воспринимать как оценку своей личности.

Преобладание мотива избегания неудачи у мужчин, возможно, вызвано усложнением современной дорожной ситуации. Современному водителю поступает такой большой объем разнообразной информации, характеризующейся и высоким уровнем неопределенности, и дефи-

цитом времени для анализа и принятия решений, что многие водители могут ощущать себя в дорожной ситуации на пределе своих возможностей. При этом в нашей стране с каждым годом усиливается контроль соблюдения Правил дорожного движения. Так, с 2017 г. новые поправки в Кодекс об административных правонарушениях предусматривают ужесточение ответственности за нарушения Правил дорожного движения, зарегистрированные камерами фото- и видеофиксации, а также пользовательскими приложениями, установленными на мобильный телефон граждан [5]. Неудивительно, что для большинства водителей — как мужчин, так и женщин — мотив избегания неудачи в дорожно-транспортной ситуации может быть связан с выбором более осторожного и безопасного поведения на дороге. При этом в настоящем исследовании мы обнаружили интересный феномен: у водителей-мужчин преобладает мотив избегания неудачи, несмотря на их более высокую склонность к риску.

Склонность к риску в настоящем исследовании изучалась с помощью опросника RSK для оценки склонности к риску Г. Шуберта. Полученные результаты показали, что мужчины-водители более склонны к рискованному поведению на дороге (см. табл. 2).

Критерий Фишера, используемый нами для сравнения дисперсий, показал одинаковый внутригрупповой разброс

Таблица 2

**Показатели склонности к риску водителей разного пола**

Группы водителей \ Показатель	Среднее	Дисперсия
Мужчины-водители ( $n = 29$ )	6,2	225
Женщины-водители ( $n = 29$ )	-6,6	199

значений ( $F = 1,13$ ;  $F_{0,05} = 1,88$ ). А статистическая проверка различий в средних значениях, проведенная с помощью критерия Стьюдента, выявила статистически значимые различия в показателях склонности к риску у мужчин и женщин за рулем: эмпирическое значение  $t = 3,34$  оказалось больше критического  $t_{0,01} = 2,667$  на уровне значимости  $p < 0,01$ .

Таким образом, подтвердилось предположение о более высокой склонности к риску у мужчин-водителей по сравнению с водителями-женщинами. В дорожной среде мужчины чаще демонстрируют элементы опасного вождения: нарушают скоростной режим, не соблюдают дистанцию или боковой интервал, совершают ошибки при перестроении, демонстрируют агрессивное вождение и пр.

Теперь проанализируем результаты исследования уровня толерантности к неопределенности (табл. 3), полученные с помощью опросника С. Баднера. Толерантность к неопределенности является личностной чертой, определяющей отношение человека к неоднозначным, неопределенным, тревожащим ситуациям. Именно таковой является типичная дорожная ситуация. Г.У. Солдатова предлагает дифференцировать общую оценку толерантности к неопределенности на такие ее составляющие, как толерантность к новизне ситуации, толерантность к ее предполагаемой сложности и толерантность к отсутствию видимого решения проблемной ситуации, выхода из нее [10].

Критерий Фишера различий в дисперсиях обеих групп водителей не выявил ( $F = 1,62$  при критическом значении  $F_{0,05} = 1,88$ ), показывая тем самым одинаковый разброс значений у мужчин и у женщин. Зато сравнение общего уровня толерантности с помощью критерия Стьюдента установило статистически значимые различия между мужчинами и женщинами — водителями на уровне  $p < 0,01$ : эмпирическое значение  $t = 2,493$  оказалось больше критического  $t_{0,01} = 2,395$ . Все это свидетельствует о том, что женщины-водители менее толерантны к ситуации неопределенности, чем водители-мужчины.

Оказалось, что результаты обеих групп — и мужской, и женской — в виде среднего балла по шкале общей толерантности к неопределенности выходят за рамки среднего значения отклонения в методике общей оценки толерантности (среднее значение допустимого отклонения от нормы составляет 9,74). Другими словами, наши результаты обнаружили высокую чувствительность к ситуациям неопределенности, демонстрируемую обеими выборками. При этом, согласно критерию Стьюдента, женщины-водители обнаруживают чувствительность в большей степени, чем их коллеги-мужчины.

Обнаруженная высокая чувствительность к ситуациям неопределенности оказалась достаточно интересной, и на следующем этапе исследования был проведен более глубокий анализ этих

Таблица 3

**Показатели общей толерантности к неопределенности водителей**

Группы водителей \ Показатель	Среднее	Дисперсия
Мужчины-водители ( $n = 29$ )	68,2	52,9
Женщины-водители ( $n = 29$ )	73,7	85,6



показателей, сравнивавший величины отклоняющихся значений у мужчин и женщин – водителей (табл. 4).

Критерий Фишера обнаруживает статистически значимые различия ( $F = 2,20$ ;  $F_{0,05} = 1,88$ ), свидетельствующие о том, что разброс данных в мужских и женских популяциях разный. В ситуации неопределенности поведение мужчин-водителей схоже – попадая в неопределенную ситуацию, мужчины ведут себя в целом одинаково, в то время как женщины, сталкиваясь с ситуацией неопределенности, ведут себя по-разному.

С помощью критерия Стьюдента также были выявлены статистические различия ( $t = 2,448$ ;  $t_{0,01} = 2,405$ ): отклонение от нормы у женщин также выше, чем у мужчин, что подтверждает гипотезу о том, что женщины-водители менее толерантны к ситуации неопределенности, чем мужчины-водители.

Для нас было важно, какие именно компоненты толерантности к неопреде-

ленности в большей степени взаимосвязаны с общим уровнем толерантности. С этой целью мы проанализировали результаты мужчин и женщин по трем показателям: новизна, сложность и неразрешимость проблемы.

Среднее значение отклонения по показателю новизны и у мужчин, и у женщин не превышает допустимого значения отклонения от нормы (см. табл. 5). При этом критерий Стьюдента значимых различий между мужчинами и женщинами – водителями в восприятии фактора новизны не выявил ( $t = 0,61$ ;  $t_{0,05} = 1,67$ ).

Следующим показателем, проанализированным нами, стал фактор неразрешимости проблемы. Мы обнаружили, что средние значения отклонения по этому показателю и у мужчин, и у женщин не превышают допустимого значения отклонения от нормы (см. табл. 6). При этом здесь также не было выявлено значимых различий ( $t = 1,55$ ;  $t_{0,05} = 1,67$ ) между мужчинами и женщинами – водителями.

Таблица 4

**Показатели отклонения общей толерантности к неопределенности в выборках водителей разного пола**

Группы водителей \ Показатель	Среднее	Дисперсия
Мужчины-водители ( $n = 29$ )	11,4	36
Женщины-водители ( $n = 29$ )	16,3	79

Таблица 5

**Уровень толерантности к новизне проблемной ситуации**

Мужчины-водители	Женщины-водители	Допустимое отклонение
1,02	1,68	4,51

Таблица 6

**Уровень толерантности к неразрешимости проблемной ситуации**

Мужчины-водители	Женщины-водители	Допустимое отклонение
-1,93	-0,75	3,41

В табл. 7 приведены средние значения отклонения по фактору сложности проблемы. Хорошо заметно, что они превышают допустимое значение отклонения от нормы как у мужчин, так и у женщин.

По данному показателю критерий Стьюдента выявил наличие статистически значимых различий ( $t = 2,385$ ;  $t_{0,01} = 2,395$ ). Это означает, что при наступлении сложной ситуации на дорогах женщины-водители демонстрируют более сильную реакцию, чем мужчины-водители.

Таким образом, нами было выявлено, что в общем показателе толерантности к неопределенности основное различие между мужчинами и женщинами – водителями состоит в интолерантности к сложности проблемы. Вероятно, женщины воспринимают вождение автомобиля и ситуации, возникающие на дороге, как изначально сложные, сопряженные с высокой психофизиологической нагрузкой и большей неопределенностью. Возможно, именно этим объясняется двухфазность сложных маневров у женщин, которые представляют собой попытку раздробить сложную ситуацию на несколько более простых ситуаций для восприятия, оценки и последующих действий.

### Заключение

Проведенное исследование показало, что изученные характеристики демонстрируют как сходство, так и наличие

различий в поведении женщин-водителей и мужчин-водителей и их психологических особенностях.

1. В водительской деятельности и женщины, и мужчины демонстрируют мотивацию избегания неудачи, однако мы предполагаем, что истоки этой мотивации различны. Женщины-водители склонны к избеганию неудачи из-за страха перед негативной внешней оценкой, неуверенности в своих водительских навыках и устоявшихся в обществе стереотипов о несостоятельности женщин как водителей. В основе мотива избегания неудачи у мужчин, на наш взгляд, лежит ужесточение наказаний за нарушения Правил дорожного движения, а также возможные финансовые затраты, возникающие вследствие ДТП.

2. Мужчины-водители в большей степени склонны к риску, чем женщины-водители. Возможно, это связано с тем, что мужчины-водители, находясь за рулем, ориентированы на других водителей, пассажиров, стремятся произвести на них впечатление. Кроме того, известна более высокая, чем у женщин, склонность мужчин к конкуренции. Оказываясь в ситуации, когда, по мнению мужчины-водителя, другой водитель повел себя неправомерно (например, «подрезал», обогнал), он готов ради восстановления справедливости совершать рискованные действия и маневры. Интересен тот факт, что у водителей-мужчин более высокая склонность к риску имеет положительную взаимосвязь с мотивом избегания неудачи, а не с мотивом стрем-

Таблица 7

#### Уровень толерантности к сложности проблемы

Мужчины-водители	Женщины-водители	Допустимое отклонение
11,59	15,17	6,07

ления к успеху, что было бы логичнее. Можно предположить, что готовность к риску в дорожно-транспортной среде зачастую обусловлена желанием избежать наказания, штрафа, столкновения.

3. Женщины-водители демонстрируют более низкий уровень толерантности к неопределенности в водительской деятельности. При этом основным компонентом является низкая толерантность к сложности вождения и ситуаций, возникающих на дороге. Уровень толерантности женщин к сложности как компоненту общего уровня отношения к неопределенности значимо ниже результатов, демонстрируемых мужчинами.

Таким образом, проведенное исследование показывает, что различия в некоторых психологических особенностях женщин и мужчин — водителей существуют. Это проявляется в таких характеристиках, как склонность к риску и толерантность к сложности неопределенной ситуации. В контексте изучения толерантности к неопределенности выявлено, что женщины-водители, попадая в сложную неопределенную ситуацию на дороге, ведут себя спонтанно, чаще ориентируясь на собственную интуицию, чем на отработанные навыки. В своих реакциях они значительно более разнообразны, чем мужчины. Иными словами, поведение женщины в сложной ситуации гораздо труднее предсказать, чем поведение мужчины в аналогичной ситуации.

Результаты исследования, на наш взгляд, было бы целесообразно использовать для оптимизации обучения в автошколах, формирования индивидуального подхода к обучающимся. Например, для женщин было бы полезно уделять внимание отработке водительских компетенций в типичных ситуациях разной сложности, которые могут возникать

в дальнейшей водительской практике. Очевидно, что все ситуации предусмотреть невозможно, но подобный опыт даст возможность овладения определенными алгоритмами поведения, снизит страх перед неопределенными ситуациями и общий уровень тревожности.

При обучении мужчин важно обращать внимание на их склонность к рискованному поведению на дороге. Опираясь на стремление мужчин к избеганию неудачи в вождении, прослеживая сочетание рискованного поведения и последующего наказания, можно демонстрировать нежелательность такого поведения и возможных последствий.

Настоящее исследование представляет собой попытку понять наличие различий в поведении и психологических особенностях водителей разного пола. Мы уверены, что подобные исследования должны быть продолжены. Особенно интересно, на наш взгляд, понять, какая часть различий в поведении водителей обусловлена половыми различиями, а что в большей степени связано со стереотипами, существующими в обществе. Оказываясь на дороге, женщина-водитель испытывает как объективное давление, связанное с дорожной ситуацией, так и субъективное, связанное с предполагаемой неблагоприятной оценкой себя как водителя другими участниками дорожной среды. Создание на основе результатов подобных исследований просветительских проектов, образовательных, коррекционных и реабилитационных программ, учитывающих особенности водителей разного пола, позволит позитивно повлиять на культуру коммуникаций и создать более здоровые отношения между всеми участниками дорожно-транспортной среды.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Арчакова Т.О. Безопасность дорожного движения: исследования с позиций возрастной психологии // Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6. № 1. С. 29–37.
2. Вандербильт Т. Трафик. Психология поведения на дорогах. М.: Эксмо, 2013. 255 с.
3. Гросзова С. За рулем женщина (Напутствия начинающему водителю). М.: Транспорт, 1984. 287 с.
4. Кабалева А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4. С. 69–87.
5. Кодекс Российской Федерации об административных правонарушениях (ред. от 12.11.2018). М., 2018.
6. Корнилова Т.В., Чумакова М.А. Шкалы толерантности и интолерантности к неопределенности в модификации опросника С. Баднера // Экспериментальная психология. 2014. № 1. С. 92–110.
7. Котик М.А. Психология и безопасность. Таллин: Валгус, 1989. 448 с.
8. Макеева С.А., Кочетова Т.В. Междисциплинарная модель поддержки и содействия развитию «компетенции мобильности» в Европе // Современная зарубежная психология. 2017. Т. 6. № 1. С. 38–43. doi: 10.17759/jmfp.2017060105
9. О месте психологии в управлении ТС водителями [Электронный ресурс] // Библиотека водителя: Психология за рулем. 2017. № 11. URL: <http://www.abvkirov.ru/psychology-behind-the-wheel/248-gendernye-razlichia-studentov.html> (дата обращения: 13.08.2018).
10. Практикум по психодиагностике и исследованию толерантности личности / Под общей ред. Г.У. Солдаговой, Л.А. Шайгеровой. М.: Изд-во МГУ, 2003. 112 с.
11. Фетискин Н.П., Козлов В.В., Мануйлов Г.М. Социально-психологическая диагностика развития личности и малых групп. М.: Изд-во Ин-та психотерапии, 2002. 490 с.
12. Хекхаузен Х. Психология мотивации достижения. СПб: Речь, 2001. 238 с.
13. Empirische Verkehrspsychologie [Empirical traffic psychology] / В. Schlag (ed.). Lengerich; Berlin: Pabst Science Publishers, 1999. 269 p.
14. Gregersen N.P., Nyberg A., Berg H-Y. Accident involvement among learner drivers – an analysis of the consequences of supervised practice // Accident Analysis & Prevention. 2003. V. 35. № 5. P. 725–730.

## Intolerance of ambiguity and achievement motivation of drivers of different sexes

**E. YU. LITVINOVA\***,

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia,  
elen-litvinova@ya.ru*

**S.A. MAKEEVA\*\***,

*ООО «Unik kosmetik», Moscow, Russia,  
s\_makeeva@land.ru*

**M.A. KHARCHENKO\*\*\***,

*Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia,  
maxquail@gmail.com*

*The article presents a theoretical analysis of cognitive, motivational and emotional components of road behavior of drivers of different sexes, due to their personal characteristics and existing stereotypes of perception of women-drivers in society. The article presents the results of empirical studies of the achievement motivation, inclination to risk and attitude to uncertainty of men and women drivers. Theoretical analysis suggests that male drivers are more risk-averse and more tolerant of uncertain situations in the traffic than women. At the same time, men in driving are more focused on achieving success, and women — on avoiding failure. An empirical study of 58 drivers (29 men and 29 women) showed that both men and women in driving demonstrate motivation for avoiding failure, however, the reasons for this are different. For women, they are linked to existing societal stereotypes about women's ability to drive, and for men, to the complication of traffic and increased penalties for traffic violations. Male drivers risk appetite combined with a motive for avoiding failure. The study of attitudes to uncertainty revealed significant differences in the level of tolerance among drivers of different sexes, especially to the difficulty of the situation. We believe that women, due to existing stereotypes, perceive driving activity from the very beginning as more difficult than men, which also explains some of the features of their behavior on the road. The article presents recommendations on optimization of training in driving schools for drivers of different sexes.*

### For citation:

Litvinova E.Yu., Makeeva S.A., M.A. Kharchenko M.A. Intolerance of ambiguity and achievement motivation of drivers of different sexes. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 47–60. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090405

\* *Litvinova Elena Yu.* — PhD in Psychology, Assistant professor, Chair of Psychology of Management, Department of Social Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, elen-litvinova@ya.ru

\*\* *Makeeva Svetlana A.* — MSc Psychology, Head of department, Department of marketing, ООО «Unik kosmetik» Moscow, Russia, s\_makeeva@land.ru

\*\*\* *Kharchenko Maxim A.* — PhD in Physics and Mathematics, Assistant professor, Chair of Psychology of Management, Department of Social Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, maxquail@gmail.com

**Keywords:** *traffic, drivers, achievement motivation, risk appetite, the attitude towards situations of uncertainty.*

## REFERENCES

1. Archakova T.O. Bezopasnost dorozhnogo dvizheniya issledovaniya s pozitsiy vozrastnoy psikhologii [Road safety a study from the standpoint of age psychology]. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya [Modern foreign psychology]*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 29–37.
2. Vanderbilt T. Trafik. Psikhologiya povedeniya na dorogakh [Traffic Psychology of behavior on the roads]. Moscow: Eksmo, 2013. 255 p.
3. Groszova S. Za rulem zhenshchina. Naputstviya nachinayushchemu voditelyu [Behind the wheel of a woman (Parting words for a novice driver)]. Moscow: Transport, 1984. 287 p.
4. Kabalevskaya A.I., Dontsov A.I. Osobennosti gendernogo povedeniya voditeley [Features of gender behavior drivers]. *Voprosy psikhologii [Psychology issues]*, 2013, no. 4, pp. 69–87.
5. Kodeks Rossiyskoy Federatsii ob administrativnykh pravonarusheniyakh [Code of the Russian Federation on administrative offenses] (ed. of 12.11.2018). Moscow, 2018.
6. Kornilova T.V., Chumakova M.A. Shkaly tolerantnosti i intolerantnosti k neopredelennosti v modifikatsii oprosnika S Badnera [Scales of tolerance and intolerance to uncertainty in the modification of the S. Badner questionnaire]. *Eksperimentalnaya psikhologiya [Experimental Psychology]*, 2014, no. 1, pp. 92–110.
7. Kotik M.A. Psikhologiya i bezopasnost' [Psychology and safety]. 3-e izd., ispr. i dop. Tallin: Valgus, 1989. 448 p.
8. Makeeva S.A., Kochetova T.V. Mezhdistsiplinarnaya model podderzhki i sodeystviya razvitiya kompetentsii mobilnosti v Evrope [Interdisciplinary model to support and promote the development of “mobility competence” in Europe]. *Sovremennaya zarubezhnaya psikhologiya [Modern foreign psychology]*, 2017. Vol. 6, no. 1, pp. 38–43. doi:10.17759/jmfp.2017060105
9. O meste psikhologii v upravlenii TS voditelyami [About the role of psychology in driving transport] [Electronic resource]. *Biblioteka voditelya: Psikhologiya za rulem [Driver Library: Psychology Driving]*, 2017, no. 11. URL: <http://www.abvkirov.ru/psychology-behind-the-wheel/248-gendernye-razlichii-studentov.html> (Accessed 13.08.2018)
10. Praktikum po psikhodiagnostike i issledovaniyu tolerantnosti lichnosti [Psychodiagnostic and Tolerance Research Workshop]. In G.U. Soldatova, L.A. Shaigerova (eds.). Moscow: MSU, 2003. 112 p.
11. Fetiskin N.P., Kozlov V.V., Manuylov G.M. Sotsialno-psikhologicheskaya diagnostika razvitiya lichnosti i malykh grupp [Socio-psychological diagnosis of personal development and small groups]. Moscow: Publ. Instituta Psikhoterapii, 2002. 490 p.
12. Heckhausen H. Psikhologiya motivatsii dostizheniya [The Anatomy of Achievement Motivation]. Saint-Petersburg: Rech, 2001. 238 p.
13. Empirische Verkehrspsychologie [Empirical traffic psychology]. In B. Schlag (eds.). Lengerich; Berlin: Pabst Science Publishers, 1999. 269 p.
14. Gregersen N.P., Nyberg A., Berg H-Y. Accident involvement among learner drivers – an analysis of the consequences of supervised practice. *Accident Analysis & Prevention*, 2003. Vol. 35, no. 5, pp. 725–730.