

СОБЛЮДЕНИЕ НЕФОРМАЛЬНЫХ СОЦИАЛЬНЫХ НОРМ: ПОЛЕВЫЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ В МЕТРО

А. Я. Воронов, Т. М. Аль-Батал

Государственный академический университет гуманитарных наук (Москва)
a_voronov@inbox.ru

Работа посвящена полевому эмпирическому изучению проблемы соблюдения неформальных социальных норм в Московском метро. Анализировали реакции испытуемых и окружающих пассажиров на просьбу экспериментаторов уступить место, а также реакции самих экспериментаторов на это нарушение ими негласных правил поведения пассажиров в метро. Проведено кросскультурное сравнение полученных результатов с результатами классических полевых экспериментов Такушьяна и Милгрэма-Сабини в Нью-Йоркской подземке.

Ключевые слова: кросскультурный анализ, экспериментальная социальная психология, полевое исследование, неформальные социальные нормы, экспериментальный стресс, дебрифинг, значимые другие.

В классических полевых экспериментах в Нью-Йоркской подземке (в заполненном вагоне студент(ка) – экспериментатор просил(а) пассажира уступить ему место) (Milgram & Sabini, 1978), начатых Г. Такушьяном (студентом С. Милгрэма) (Takooshian, 1972), был получен неожиданный результат: больше половины пассажиров уступили свои места.

Эти эксперименты фактически моделировали ситуацию работы механизмов оперантного обусловливания, формирующих и поддерживающих стандартные неформальные правила взаимодействия пассажиров в метро. Первый анализ социальных норм с позиции парадигмы оперантного обусловливания принадлежит Скотту, определившему санкции как «подкрепляющий эффект взаимодействия», а сами социальные нормы как «паттерны санкций» (Scott, 1971, p. 85). Согласно этому подходу, нормы формируются и поддерживаются негативными последствиями их нарушения. Такие негативные последствия нарушения двух главных неформальных правил поведения пассажиров (1-е – «Кто успел, тот и сел»; 2-е – воздерживаться от разговоров друг с другом) как раз и изучали в полевых экспериментах в Нью-Йоркской подземке: прежде всего, у нарушителей (экспериментаторов), а также у испытуемых и окружающих пассажиров.

Цель нашей работы – повторение и углубление этих американских исследований, а также кросскультурный анализ результатов, полученных в Москве и Нью-Йорке.

Методика

Опрос с предсказаниями. Средний возраст респондентов (13 мужчин и 20 женщин, среди них – 21 студент) составил 21,0 год ($SD = 2,1$, $Min = 18$, $Max = 29$). Респонденты ничего не знали ни о наших, ни об американских экспериментах в метро. Всем им был задан вопрос, в котором кратко описана экспериментальная ситуация «Отсутствие мотивировки»: «Как вы думаете: если в Московском метрополитене, в заполненном вагоне, молодой человек/девушка, вполне здоровый/ая на вид, подойдет к сидящему пассажиру и попросит уступить ему/ей место, – сколько процентов пассажиров уступит место девушке и сколько юноше? И сколько процентов в Нью-Йорке соответственно?»

Экспериментаторы: 5 женщин и 5 мужчин, добровольцы: 9 студентов (в основном, психологи и социологи) и 1 психолог – выпускник 2008 г. Средний возраст экспериментаторов – 20,9 лет ($SD = 1,4$, $Min = 19$, $Max = 24$). Экспериментаторы работали парами (попеременно исполняя также функции *наблюдателей*).

Процедура эксперимента и дебрифинг. Эксперимент (всегда «разыгрывалась» только одна экспериментальная ситуация «Отсутствие мотивировки») проводили в мае 2010 г. в вагонах поездов всех линий Московского метрополитена, исключая самую периферийную – «Каховскую». Средняя продолжительность эксперимента – 4,0 мин ($Valid N^{\circ} = 96$, $SD = 1,9$, $Min = 1$, $Max = 14$).

Экспериментатор обращался к испытуемому с вопросом: «Извините, пожалуйста, вы не уступите мне место?» Если испытуемый спрашивал: «Почему?», – экспериментатор должен был ответить: «Я очень устал(а)». Если испытуемый сам высказывал предположение, содержащее мотивировку просьбы, например: «Вам нездоровится?» – «нормализация», по Шеффу (Scheff, 1960), – наша инструкция, как и американская, предписывала экспериментатору давать в таких случаях утвердительный ответ.

Если место уступали, экспериментатор садился, через 10 секунд вставал и проводил дебрифинг: говорил испытуемому так, чтобы слышали и соседи: «Извините, пожалуйста, это был научный эксперимент», – предлагал испытуемому снова сесть на свое место и добавлял: «Спасибо большое. Просим извинить нас, если доставили вам неудобства. Я передаю вам справку с благодарностью и адресом для обратной связи (*вручалась справка нашего университета с печатью, подтверждающая факт проведения научного эксперимента*). Возьмите ее с собой и можете заказать через месяц бесплатную копию результатов эксперимента. Нельзя ли нам с помощником (*подходил наблюдатель*) задать вам несколько вопросов для завершения нашего исследования?» Следовало короткое интервьюирование испытуемого пассажира. В точности тот же дебрифинг и то же интервью проводили также и с испытуемыми, не уступившими свои места.

Дебрифинг снимал также отчасти и стрессовое состояние самого экспериментатора.

Испытуемые: 96 пассажиров Московского метрополитена. Выборка – квотная: 1) женщины старше 40 лет – 25 человек; 2) женщины моложе 40 лет – 23 человека; 3) мужчины старше 40 лет – 25 человек; 4) мужчины моложе 40 лет – 23 человека.

Возраст испытуемых определяли сначала «на глаз», а во время интервью уточняли.

Результаты исследования

В целом в экспериментальной ситуации «Отсутствие мотивировки» в Московском метро (2010 г.) 69 из 96 (72%) испытуемых пассажиров уступили свои места в ответ на просьбу экспериментаторов. В Нью-Йоркском метро в идентичной экспериментальной ситуации так же поступили 25 из 41 (61%) в 1972 г. (Takooshian, 1972) и 28 из 41 (68%) испытуемого в 1978 г. (Milgram & Sabini, 1978) (оба различия между Москвой и Нью-Йорком статистически незначимы¹).

Следовательно, неформальные социальные нормы, регламентирующие поведение пассажиров в вагонах метрополитена, приблизительно в равной степени укоренены в культурных кодах пассажиров обеих стран.

1 Здесь и далее (если специально не оговорено), статистическую значимость различий измеряли критерием Фишера (угловое преобразование Фишера).

Опрос с предсказаниями

Точность предсказаний результатов экспериментов в метро (ситуация «Отсутствие мотивировки») нашими российскими респондентами мы сравнили (таблица 1) с точностью аналогичных предсказаний 16-ю американскими респондентами (приблизительно поровну мужчин и женщин, студентов и аспирантов, средний возраст 20 лет) (Такоошян, 1972).

Таблица 1

Кросскультурное сравнение точности предсказаний процента пассажиров, уступивших место в ответ на просьбу экспериментатора женского и мужского пола в метро Москвы и Нью-Йорка (экспериментальная ситуация «Отсутствие мотивировки»)

Предсказывали	американские респонденты		российские респонденты				
	НЬЮ-ЙОРК		МОСКВА		НЬЮ-ЙОРК		
Мишень предсказания (город):	НЬЮ-ЙОРК		МОСКВА		НЬЮ-ЙОРК		
Медиана предсказания (П) и результат (Р)	П 1972	Р 1972 ¹	П 2010	Р 2010	П 2010	Р 1972	
Экспериментатор:	молодая женщина	18	81	50	81	60	81
	молодой человек	10	48	10	58	38	48

Из этих сравнений можно сделать вывод о переоценке неосведомленными респондентами обеих стран силы неформальных норм интеракций пассажиров в метро. Первым такой вывод сделал Милгрэм в замечании на полях работы своего ученика (Такоошян, 1972, р. 8). Как видно из таблицы 1, в меньшей степени этот вывод распространяется на российских респондентов, которые с большей точностью, чем американские, указали процент испытуемых пассажиров, уступивших свои места в Нью-Йорке.

Такую же переоценку фактически продемонстрировали и авторы первых экспериментов в Нью-Йоркской подземке (Милгрэм и Такушьян) в 1972 г., поскольку совершенно не ожидали обнаружить столь высокий процент позитивных реакций со стороны испытуемых пассажиров (Такоошян, 1972; Milgram & Sabini, 1978).

Гендерные различия в поведении испытуемых пассажиров

В обоих мегаполисах (см. таблицу 2) как испытуемые-женщины, так и испытуемые-мужчины уступали свои места чаще экспериментаторам женского пола, чем экспериментаторам мужского пола. Статистически значимым это различие оказалось только для испытуемых-мужчин (эффект «джентльменства») как в Москве, так и в Нью-Йорке: $p = 0,029$ и $p = 0,043$ соответственно; у испытуемых-женщин значимость этого различия в обоих мегаполисах находится лишь на уровне статистической тенденции: $p = 0,065$ и $p = 0,066$ (Москва и Нью-Йорк соответственно).

Ни в Москве (2010 г.), ни в Нью-Йорке (1972 г.) не выявлено статистически значимого различия в поведении испытуемых по их гендерному признаку как по отношению к экспериментатору мужского пола, так и по отношению к экспериментатору женского пола для экспериментальной ситуации «Отсутствие мотивировки»¹.

1 В пилотной части нашего проекта (Московское метро, экспериментальная ситуация «Отсутствие мотивировки») это различие было выявлено на уровне статистической тенденции ($p = 0,055$) только по отношению к просьбам 4-х экспериментаторов женского пола: пассажиры-мужчины уступали им свои места чаще, чем пассажиры-женщины:

Таблица 2

Влияние пола экспериментатора и пола испытуемого на отношение испытуемого к просьбе уступить место для экспериментальной ситуации «Отсутствие мотивировки»: сравнение результатов экспериментов в Москве в 2010 г. с результатами экспериментов в Нью-Йорке в 1972 г.* (курсивом в скобках)

Реакция испытуемых	Экспериментатор мужского пола			Экспериментатор женского пола		
	Пол испытуемого		Всего	Пол испытуемого		Всего
	Муж.	Жен.		Муж.	Жен.	
Уступили	9 (7) 50,0% (53,8%)	14 (5) 66,7% (41,7%)	23 (12)	23 (7) 76,7% (87,5%)	23 (6) 85,2% (75,0%)	46 (13)
Не уступили	9 (6) 50,0% (46,2%)	7 (7) 33,3% (58,3%)	16 (13)	7 (1) 23,3% (12,5%)	4 (2) 14,8% (25,0%)	11 (3)
Всего	18 (13)	21 (12)	39 (25)	30 (8)	27 (8)	57 (16)

Другие результаты исследования испытуемых пассажиров

- 1 Возрастные различия в поведении испытуемых пассажиров в основном тривиальны и здесь (из-за лимитированности объема публикации) не приводятся. Лица испытуемых пассажиров во время эксперимента в 23 случаях из 96 выражали удивление (в 8 случаях из 27 не уступивших места и в 15 – из 69 уступивших); американские исследователи также отметили выражение озадаченности на лицах многих своих испытуемых; мимика некоторых наших испытуемых выражала разные степени негативных реакций (от недовольства до возмущения и агрессивности): в 11-и случаях из 27 не уступивших места и в 4-х – из 69 уступивших; покраснел 1 испытуемый из 27 не уступивших места и 7 – из 69 уступивших; побледнел 1 испытуемый из 27 не уступивших места и 3 – из 69 уступивших.
- 2 Среди тех, кто уступил место, 87% (60 из 69) не задавали никаких вопросов экспериментатору; для сравнения: из не уступивших места только 41% (11 из 27) пассажиров не вдавались в расспросы (значимость различия: $\chi^2 = 21,52$, $df = 1$, $p = 0,000004$); в американских экспериментах 1972 г. 70% из уступивших

12 из 14 (86%) и 9 из 15 (60%) соответственно; из аналогичного гендерного различия с тем же вектором (68% и 20% соответственно) по отношению к просьбам одного экспериментатора мужского пола не может быть сделан значимый вывод даже на уровне статистической тенденции ($p = 0,053$) уже по причине единственности этого экспериментатора (Аль-Батал, 2009).

Выражаем благодарность профессору Гарольду Такушьяну (Fordham University, NY City, USA) за любезное предоставление его рукописи и всех собранных им в 1972 г. материалов его экспериментов в Нью-Йорке (Такоошьян, 1972).

- 1 Мы не имели возможности сравнить наши московские результаты для экспериментальной ситуации «Отсутствие мотивировки» с соответствующими нью-йоркскими 1978 г. (Milgram & Sabini, 1978), поскольку эта американская публикация содержит только просуммированные для 4-х экспериментальных ситуаций гендерные данные.

свои места пассажиров сделали это также молча (значимость этого кросскультурного различия: $p = 0,02$).

- 3 72% (50 из 69) испытуемых, уступивших место, и только 26% (7 из 27) не уступивших дали интервью (значимость различия: Chi square = 17,42, $df = 1$, $p = 0,00003$); почти такой же результат выявлен для другой формы «сотрудничества» обеих групп испытуемых с экспериментаторами: принимать или не принимать наши «дебрифинговые» справки (значимость различия между уступившими и не уступившими место в этом случае такая же (критерий χ^2).
- 4 По теории когнитивного опосредования действия (Ajzen and Fishbein, 1980), важную роль в определении выбора поведения играют так называемые субъективные нормы; в нашей выборке в целом, те, кто уступили свои места, чаще, чем те, кто отказался их уступить, давали положительный ответ на один из вопросов (о значимом другом) нашего интервью: «*Есть ли у вас человек, который хотел бы, чтобы вы именно так отреагировали в этой ситуации?*»: 70% (30 из 43) и 33% (2 из 6) соответственно, $p = 0,043$.
- 5 Чем больше длительность проживания пассажиров в Москве, тем реже они уступали место в ответ на просьбу экспериментаторов (тест Манна–Уитни: Valid N = 52 (47 + 5), $Z = -2,92$, $p = 0,004$)
- 6 Чем позже проводили эксперимент, тем чаще испытуемые не уступали свои места (тест Манна–Уитни: Valid N = 96 (69 + 27), $Z = -2,65$, $p = 0,008$); скорее всего, эту зависимость можно объяснить нарастанием утомления пассажиров к концу дня.

Реакция окружающих пассажиров на эксперимент

В целом в большинстве случаев реакция окружающих пассажиров была довольно слабой и вялой. В момент проведения эксперимента они чаще наблюдали за пассажирами, уступившими свои места: в 71% случаев (49 из 69), чем за теми, кто отказался это сделать: в 52% случаев (14 из 27), $p = 0,041$.

Реакции экспериментаторов на эксперимент

Фиксируя мимику, цвет лица экспериментаторов, самооценку их эмоционального состояния и самочувствия в разные моменты, мы количественно подтвердили факт стрессового влияния экспериментальной ситуации на самих нарушителей этих норм, впервые отмеченный в американских экспериментах. В частности, число случаев появления негативного эмоционального состояния возросло с 5%, зарегистрированных непосредственно перед высказыванием просьбы, до 9% – в момент просьбы и 25% – сразу после эксперимента.

Только двум из 5 наших экспериментаторов-мужчин удалось набрать предлагавшуюся «норму» испытуемых, тогда как все экспериментаторы-женщины смогли полностью выполнить ее: данный эксперимент оказывает значительно более сильное стрессовое воздействие на экспериментаторов-мужчин.

Заключение

Работа вносит вклад в понимание особенностей (включая кросскультурные российско-американские) формирования и соблюдения неформальных стандартных норм интеракций на примере метрополитена – характерного портрета социальной жизни мегаполиса.

Литература

- Аль-Батал Т. М. Проблема соблюдения социальных норм: эксперименты в Московском и Санкт-Петербургском метро (по Милгрэму и Сабини) // Практическая психология образования 21 века: проблемы и перспективы: Сборник научных статей и материалов 8-й научно-практической конференции (Коломна, декабрь 2009 г.) / Под общ. ред. И. М. Ильичевой, Р. В. Ершовой. Коломна: КГПИ. 2009. С. 218–226.
- Ajzen I., Fishbein M. Understanding attitudes and predicting social behavior. Englewood Cliffs, NJ: Prentice Hall, 1980.
- Milgram S., Sabini J. On maintaining social norms: a field experiment in the subway // Advances in Environmental Psychology / Eds A. Baum, J. E. Singer and S. Valins. Hillsdale, NJ: Erlbaum, 1978. V. 1. P. 31–40.
- Scheff T. Being mentally ill: a sociological theory. Chicago: Aldine, 1960.
- Scott J. F. Internalization of norms. Englewood Cliffs, NJ: Prentice-Hall, 1971.
- Takooshian H. An observational study of norms in the New York City subway. Report on a class field experiment. 1972. Unpublished manuscript.

ЭКСПЕРИМЕНТАЛЬНЫЕ ИССЛЕДОВАНИЯ ВЗАИМОСВЯЗИ ЗАВИСТИ И УРОВНЯ ДЕЛОВОЙ АКТИВНОСТИ

Н. В. Горшенина

ЧГПУ им. И. Я. Яковлева (Чебоксары)
gorshenina83@mail.ru

В данной работе обобщены результаты экспериментального изучения взаимосвязи зависти и уровня деловой активности. Основной акцент сделан на изучение данной проблемы в рамках этической психологии.

Ключевые слова: зависть, успех, уровень деловой активности.

Активное стремление современного человека быть успешным и реализовывать свои желания и потребности нередко связано со стремлением личности к достижению материального блага. Быть успешным в современной действительности означает быть материально обеспеченным человеком, таким образом, желание двигаться к успеху обусловлено желанием достигнуть экономического благополучия, нежели внутренней гармонии, связанной с более высокими этическими понятиями.

В деловом мире, равно как и в окружающей действительности, желание достигнуть успеха сопряжено с проявлением зависти к тому человеку, который имеет большие материальные блага.

В психологических концепциях понятие зависти нередко встречается с позиции изучения межличностных отношений, например, в трудах таких исследователей, как А. Адлер, У. Джеймс, В. Н. Мясищев, Э. Фромм, К. Хорни, К. Юнг.

К. К. Платонов считал, что проявление зависти является чувством и структура данного чувства включает соревнование, страдание от мысли, что у другой личности есть то желанное, чего не хватает у тебя, и соответственно данное чувство включает вызванную ненависть к человеку, который имеет то, чего нет у тебя.

Л. А. Дьяченко и М. И. Кандыбович рассматривают понятие зависти как социально-психологическую черту личности, которая проявляется в недоброжелатель-