

СОЦИАЛЬНАЯ ПСИХОЛОГИЯ ГОРОДА

КАРТИНЫ МИРА УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

©2019 г. Ю.И. Лобанова*

* кандидат психологических наук, доцент, кафедра менеджмента в строительстве, ФГБОУ ВО «Санкт-Петербургский государственный архитектурно-строительный университет»; 194005, г. Санкт-Петербург, ул. 2-я Красноармейская, д. 4; e-mail: gretta25@list.ru

Поступила в редакцию 28 января 2019 г.

Аннотация. Обоснована актуальность изучения и сравнения картин мира участников дорожного движения с точки зрения их потенциального влияния на безопасность дорожного движения. Изучалось влияние факторов пола, опыта вождения и степени вовлеченности в транспортную сферу респондентов (в силу особенностей их учебной или профессиональной деятельности) на категоризацию ими участников дорожного движения. Проведен теоретический анализ работ российских и зарубежных авторов для выделения подгрупп автоводителей, проанализирован процесс принятия решения водителями при автовождении. Выборку исследования составил 331 человек. На этапе пилотажного исследования использовались неструктурированные беседы с инструкторами по практическому вождению и кандидатами в инструкторы относительно факторов, влияющих на их дорожное поведение. На основном этапе использовался метод анкетирования. Сделан вывод о различиях в картинах мира участников дорожного движения, которые могут сказываться на понимании ими друг друга и на их субъективном чувстве безопасности и выраженности напряженности в этом процессе. Указаны направления для сближения их картин мира с учетом пола, опыта автовождения и связи с транспортной сферой (отнесенности к определенной профессиональной группе).

Ключевые слова: субъективные модели дорожных ситуаций, личностное (неявное) знание, образ мира, картина мира, категории участников дорожного движения, марки транспортных средств, модели транспортных средств, рефлексия, пол, опыт вождения, стиль вождения, связь с транспортной сферой, аварийность, подготовка водителей.

Уровень аварийности на дорогах Российской Федерации (РФ) в последние годы несколько снижается, однако на фоне западных стран с заведомо более высоким уровнем автомобилизации остается недопустимо высоким. Так, по последним статистическим данным в РФ с января по декабрь 2017 г. произошло 169 тыс. дорожно-транспортных происшествий (ДТП). Это на 2,5% меньше, чем за аналогичный период 2016 года, что говорит о продолжении снижения аварийности на дорогах страны. Смертность же вследствие дорожно-транспортных происшествий (ДТП) остается выше, чем в странах Европы, в 3-4 раза. Цифры, приводимые ГИБДД, показывают, что только за один 2017 г. страна потеряла погибшими 19 тыс. человек (и это минус 6% по сравнению с 2016 г.). Ранено за 365 календарных дней было более 215 тыс. человек (меньше на 2,6%, чем в 2016 г.). По вине водителей в 2017 г. было совершено 143 тыс. ДТП (на 4,9% меньше, в 2016 г.). При этом наибольшее количество ДТП приходится на автомобилистов, управляющих легковыми транспортными средствами (водителей категории «В»), более 116 тыс. ДТП¹³.

Анализируя причины сохранения высокого уровня аварийности на дорогах РФ, следует отметить, что для технических специалистов в нашей стране при обеспечении безопасности дорожного движения (ДД) устоявшимся является подход, в котором наиболее выражены следующие установки:

- представление о вождении (управлении ТС) как о деятельности по работе с информацией, предъявляющей особые требования к психике кандидатов в водители (несмотря на то, что психологический отбор законодательно закреплен только в отношении водителей спецтранспорта и спортсменов, а единая

¹³ <http://www.1gai.ru/autonews/520130-gibdd-opublikovala-godovuyu-statistiku-dtp-za-2017-god.html>

программа обучения никак не подстраивается под объективно существующие психофизиологические различия водителей-любителей (ярко проявляющиеся в силу обширности группы (Лобанова, 2016));

- использование карательных методов для оказания воздействия на поведение участников ДД, сводящихся к наказанию нарушителей (Решетова, 2016). Такого рода методы дают, как известно, хорошие результаты только в случае фиксации всех без исключения нарушений ПДД при абсолютной неотвратимости наказания в случае выявления таковых, что довольно трудно обеспечить в российских условиях (не в последнюю очередь из-за нехватки камер видеофиксации нарушений);
- разработка мероприятий по снижению аварийности ДД без учета особенностей социальных групп людей, принимающих участие в дорожном движении (Олещенко, Сваткова 2014), что, по нашему мнению, является ключевым проблемным моментом.

Следует отметить, что за рубежом исследователи и специалисты по безопасности ориентируются на дифференцированный подход применительно к участникам дорожного движения, принадлежащим к группам с разными социально-демографическими характеристиками (Клебельсберг, 1989; Олещенко, Сваткова 2014). Вождение в отличие от советско-российских традиций рассматривается как поведение, а факторы, его определяющие, анализируются в рамках различных моделей (Клебельсберг, 1989; Лобанова, 2016).

Хотя в целом западный, прежде всего североевропейский, подход (в первую очередь практический, но основанный на научных разработках) дает хорошие результаты в плане обеспечения безопасности ДД, но и иностранные специалисты пока не могут достичь уровня нулевой смертности на дорогах,

которая на данный момент является приоритетом при разработке концепций обеспечения ДД во всем цивилизованном мире, включая Россию. Все это имеет непосредственное отношение к обеспечению безопасности и на других видах транспорта (см., например: Нестик, Журавлев, 2008; и др.).

Следовательно, возможно предположить наличие психологических факторов, определяющих поведение участников ДД и деятельность водителей, не учитываемых или учитываемых в слабой степени при анализе и разработке мероприятий по обеспечению безопасности ДД.

Представляется продуктивным синтезировать отдельные концепты западных и российских авторов, чтобы обнаружить недооцененные психологические факторы, влияющие на дорожное поведение людей и соответственно предопределяющие его безопасность.

На основе теоретического анализа ряда работ (Клебельсберг, 1989; Лобанова, 2016), а также ряда моделей дорожного поведения (ДП), также предложенных западными авторами (прежде всего модели водитель - автомобиль – дорога – среда (ВАДС), моделей регулирования и микроситуации) (Клебельсберг, 1989), анализа факторов, влияющих на активность человека (вообще, а на дороге в частности) (Кабаченко, 2000), а также модели познавательного интеллекта, предложенной М.К. Тутушкиной (Тутушкина, 2001), была разработана *авторская модель дорожного поведения (ДП) водителя* (Лобанова, 2016).

Результатом стало создание модели ДП в системе В-А-Д-С, где одним из важнейших психологических факторов-регуляторов активности человека, стала *субъективная модель дорожной ситуации* (СМДС) как составляющая ориентировочной основы поведения человека.

СМДС – это аналог субъективной модели действительности – отражения образа обстоятельств и условий деятельности, предложенной Т.С. Кабаченко (Кабаченко, 2000). Понятие было уточнено для условий автовождения.

Необходимость замены связана прежде всего со своеобразием автовождения как деятельности, в которой процесс принятия решений и реагирования носит и непрерывный, и в то же время дискретный характер – водитель как бы переходит от одной дорожной ситуации к другой (Романов, 2002). Так, Е.В. Козлов (Козлов, 2008) показывает возможность рассматривать водительскую деятельность как многокомпонентную совмещенную, выделяя в ней 6 (шесть) компонентов: решение ДТС по ПДД, управление ТС, ориентация на маршруте и ориентация на дороге, коммуникативная деятельность, контраварийное вождение.

Объединяя эти два подхода, можно представить деятельность водителя как *сочетание индивидуальной и совместной*. В каждый момент времени в процессе автовождения водитель включён в *индивидуальную деятельность*, связанную с принятием решений относительно необходимости воздействия на динамику автомобиля посредством органов управления ТС и с определением собственного маршрута движения. Но периодически, через некоторые промежутки времени (при проезде перекрёстков, при маневрировании, то есть дискретно), он должен принимать решения и действовать в условиях *совместной деятельности* (подробнее о ее особенности см.: Журавлев, 2005; Совместная деятельность..., 1988; и др.). Эти решения и действия предпринимаются в зависимости от того, как реально соотносятся его задачи с задачами других участников ДД. Таким образом, под дорожной ситуацией подразумевается *объективная соотнесенность задач водителя с задачами других участников дорожного движения в актуальный момент*, а СМДС – это *субъективный образ дорожной ситуации*, строящийся на отражении объективных реалий, который имеет своеобразные черты у участников ДД с разным профессиональным и жизненным опытом (Лобанова, 2015, 2016).

Большое значение в формировании СМДС придается опыту (прежде всего субъективному) участников ДД, который рассматривается одновременно:

- 1) Как часть неявного, невербального (личностного) знания, в отличие от знания явного, эксплицируемого (Полани, 1985). Носителями неявного вида знания по мнению ученого являются «мастера» конкретного вида деятельности (в анализируемом в статье случае – автовождения). В концепции М. Полани полагалось, что данный вид знания передается только при личном обучении. Возможности обращения к рефлексии для перевода знания «с периферии в фокус сознания» и соответственно его вербализации не отрицались, но явно недооценивались (Лекторский, 1985).
- 2) Как некий моментальный срез картины мира субъекта деятельности. Под картиной мира (вслед за Е.Ю. Артемьевой) предполагается часть опыта, представляющая совокупность отношений к реально воспринимаемым объектам, которая основывается на сенсорно-перцептивном и представленческом уровнях отражения и управляется образом мира (ядерными структурами образа мира, формирующимися при участии понятийного мышления) (Артемьева, 2007). Понятие «образ мира» было введено Е.А. Климовым, с его помощью объяснялись различия в отражении (восприятии, оценивании, категоризации) окружающей действительности у представителей разных профессий (Климов, 1995).

При том, что теоретически концепт «образ мира» достаточно разработан (Артемьева, 2007; Климов, 1995; Леонтьев, 1979; Ханина, 2009; Чушева, 2007), тем не менее, своеобразие содержания и структуры как образа мира, так и картины мира субъектов отдельных профессий (и субъектов отдельных видов деятельности) изучены явно недостаточно.

В автовождении, где субъект деятельности чрезвычайно дифференцирован, ориентировочная основа деятельности и поведения – залог быстрых и точных реакций, расхождение между «картинами мира» (например, недооценка степени опасности того или иного стимула) субъектов может

становиться причиной их ошибок и, как следствие, приводить к дорожно-транспортным происшествиям и авариям, изучение и сближение картин мира должно стать одной из важнейших задач специалистов-психологов.

МЕТОДИКА

Целью исследования стало изучение особенностей картин мира, присущих представителям групп с разными социально-демографическими характеристиками и разным жизненным и профессиональным опытом соответственно. Она была реализована в изучении *содержания и особенностей части неявного знания* более опытных участников дорожного движения (водителей) в сравнении с другими участниками ДД.

Предметом исследования выступили отдельные аспекты картин мира участников дорожного движения, в частности, особенности категоризации ими подгрупп водителей.

В пилотажном исследовании были использованы неструктурированные беседы (о методе см., например: Психология, 2000) с инструкторами по вождению и кандидатами в инструкторы, в ходе которых стимулировалась рефлексия респондентов относительно их деятельности и поведения на дороге с целью осознания и вербализации факторов, предопределяющих оценку дорожных ситуаций и принятия решений. Беседы проводились автором статьи в течение последних 18 лет на занятиях по психологии в институте повышения квалификации при институте безопасности дорожного движения СПбГАСУ (Лобанова, 2015).

На этапе пилотажного исследования в основном использовался качественный анализ ответов. Рефлексируя свой опыт участия в дорожном движении, часть опытных водителей среди прочих факторов, влияющих на их дорожное поведение, отмечала значимость информации относительно типов, марок, моделей транспортных средств, находящихся в непосредственной

близости с управляемым ими ТС в актуальной дорожной ситуации, для оценки и принятия решений (Лобанова, 2015). Учет марок и моделей транспортных средств водителем при анализе и принятии решений в той или иной дорожно-транспортной ситуации, на первый взгляд, может быть объяснен объективной значимостью для прогнозирования развития дорожной ситуации технических характеристик ТС. Однако исключительно этим прогноз явно не определяется. Отнесения ТС к определенной категории на основе только его марки, модели и представлений о технических характеристиках недостаточно для полноценного прогноза развития дорожной ситуации. При взаимодействии в процессе автовождения, воспринимая и оценивая ТС (типы, марки, модели) и динамику их перемещений, категоризируя их, участники ДД воспринимают и оценивают и личности самих водителей.

Таким образом, процесс *социального восприятия* у водителей приобретает особый характер:

- во-первых, в процессе участия в ДД (и при автовождении, в частности) процесс взаимодействия (и восприятия соответственно) носит весьма кратковременный характер. Иначе говоря, налицо – дефицит информации и времени для глубокого анализа личности партнера по взаимодействию, то есть высока вероятность опоры на атрибутивные процессы и обращения к социальным стереотипам;

- во-вторых, в процессе движения сложно (а зачастую и невозможно) непосредственно получить информацию о внешнем облике и манерах поведения самого водителя (на основе которой обычно и осуществляется атрибутирование). Вместо внешности человека приходится иметь дело с «внешним» обликом транспортного средства и со стилем вождения конкретного водителя, к тому же связанным с техническими возможностями транспортного средства. В силу этого, формирование «дорожных» социальных

представлений и стереотипов происходит при идентификации транспортных средств с участниками дорожного движения.

Например, автомобиль фирмы «Рено» Логан или «Волга» – водитель-мужчина, пенсионер; старый советский автомобиль («Жигули», «Лада»), затонированные стекла, низкая посадка, громкая музыка – водитель из ближнего зарубежья, среднего возраста, со средним специальным или ниже среднего образованием; маленькая красная машинка (часто приводят «Дэу Матиц») – водитель-женщина (из ответов респондентов).

Таким образом, участники ДД при принятии решения в конкретных дорожно-транспортных ситуациях опираются отнюдь не только на актуальную информацию, объективные знания, но и на стереотипные представления.

Программа подготовки водителей в автошколах не предполагает изучения типичных представлений или социальных стереотипов (Глазков, 2015). Следовательно, это та сфера знания, которая носит (или может носить) *личный характер*.

Для основной части исследования на основе теоретического анализа литературы и ряда эмпирических исследований был разработан *авторский перечень*, включающий перечисление и описание *подгрупп водителей – типичных участников ДД* с определенными социально-демографическими характеристиками, имеющими наибольшую представленность в РФ (Скрыпников, 2004; Miller, 2010, Rhodesa, Pivikc, 2011, Кабалевская, Донцов, 2013; Лобанова, 2018; Özkana, 2006, Лобанова, 2016; 2018; Baloguna, 2012; Møller, 2009; Wallén Warner et al., 2011).

Основаниями для выделения таких подгрупп послужили следующие критерии:

1) возраст (как объективный, так и «безопасный – небезопасный» (Скрыпников, 2004; Miller, 2010, Rhodesa, Pivikc, 2011) (под небезопасным

возрастом подразумевается возраст, в котором вероятность ДТП более высока, например, для водителей мужчин- любителей –до 25 и старше 63 лет);

2) пол (Кабалевская, Донцов, 2013; Лобанова, 2018; Özkana, 2006);

3) профессиональный статус (группа профессиональных водителей и автолюбителей) (Лобанова, 2016; Baloguna, 2012; Møller, 2009);

4) специализация профессиональных водителей (Лобанова, 2016, 2018);

5) гражданство (российское/нероссийское) может быть соотнесено с культурой дорожного поведения той страны, из которой водитель родом (WallénWarner, et all., 2011). Данный критерий появился также благодаря неструктурированным беседам с инструкторами и кандидатами в инструкторы по практическому вождению.

Описание процедуры проведения исследования

Отнесение водителя к группе с определенными социальными характеристиками в процессе автовождения в основном происходит по «внешнему облику» его транспортного средства, а также исходя из манеры или стиля вождения. Поскольку выяснялись *факторы и параметры для «квантования групп»* (по Климову) *водителей респондентами*, то в исследовании было решено идти «обратным путем» – отталкиваясь от характеристик группы – к обозначению типичных для нее транспортных средств.

Респондентам опросным листом был задан определённый (типичный) набор подгрупп водителей. Инструкция предлагала приписать этим водителям типичные для них транспортные средства. Однако конкретных предписаний относительно категоризации транспортных средств не давалось. Респонденты сами должны были определить, каким образом они будут характеризовать эти «типичные» транспортные средства. Между таковыми и группами участников

дорожного движения между тем есть определённые соответствия: грузовые транспортные средства связаны с группой профессиональных водителей; общественный транспорт – также профессиональных; легковые – в основном любителей; мопеды – любителей и т.д.

Предложенный перечень групп является отправной точкой, на основе которой изучались особенности категоризации групп участниками ДД. Обозначая транспортные средства, респонденты должны согласиться с предложенным перечнем подгрупп или переопределить его. Поскольку специального обучения по категоризации социальных объектов дорожной среды при подготовке водителей не проводится (см.: Евтюков, 2010; Глазков, 2015), то обнаружение различий между группами респондентов при выполнении задания может означать, что определение групп строится, исходя из картины мира респондента (которая, в свою очередь, управляется его образом мира).

Выборка основного этапа исследования

В опросе приняли участие 331 человек, среди них 196 мужчин и 135 женщин; 201 – не имеющих водительского удостоверения, 130 – имеющих в/у; 220 – имеющих опыт управления транспортным средством, 111 – не имеющих опыта; 183 – связанных с транспортной отраслью и 148 – не имеющих к ней отношения. Дифференцирование подгрупп респондентов проводилось по полу, возрасту, статусу, отношению к транспортной сфере (по профессиональной группе), образованию, наличию водителей в семье, наличию водительского удостоверения (в/у), наличию реального стажа вождения или опыта обучения в автошколе.

Основной гипотезой исследования являлось предположение о том, что категоризация участников дорожного движения определяется неявным знанием

(картиной мира), связанной с личностным и профессиональным опытом респондентов.

Исследовательскими гипотезами были следующие предположения:

1. Особенности категоризации участников дорожного движения связаны с социально-демографическими характеристиками групп, к которым принадлежат респонденты.
2. Особенности категоризации участников дорожного движения связаны с наличием опыта автовождения у респондентов.
3. Особенности категоризации участников дорожного движения мужчинами связаны с особенностями профессиональной группы, к которой они принадлежат.

РЕЗУЛЬТАТЫ

Первичный анализ опросных листов показал, что подавляющее большинство респондентов приписывали водителям из перечисленных социальных групп типичные для них транспортные средства, оперируя тремя основными параметрами: категория транспортного средства (например, такси, автобус, грузовик, мотоцикл), марка (например, Мерседес, Рено, ВАЗ) и модель транспортного средства (например, ВАЗ 2106, Рено Логан, Шевроле Авео).

На основном этапе обработки данных был проведен переход от качественного анализа ответов к количественному. В конечном итоге, для каждого респондента были получены три числа: первое – это количество названных им категорий транспортных средств (одновременно оно означало число категорий водителей, которое они реально анализировали, заполняя анкету); второе – число названных марок ТС; третье - число названных моделей. Применялся частотный анализ. Для обработки данных использовалась программа SPSS 22.

Для проверки связей между переменными использовались коэффициент ассоциации Φ Пирсона и критерий Хи-квадрат. Рассматривалась вся выборка целиком, а также сравнивались ответы, данные мужчинами и женщинами – участниками дорожного движения. Сопоставлялось количество категорий транспортных средств, обозначенных респондентами, количество марок и моделей, приписанных респондентами водителям из *подгрупп водителей – типичных участников ДД*.

При анализе полученных данных выяснилось, что женщины зачастую не столько соотносят заданные в перечне подгруппы водителей с конкретными транспортными средствами, сколько осуществляют собственное перераспределение предлагаемых для анализа подгрупп. Например, в группе профессиональных водителей выделяют подгруппы водителей автобусов, грузовых транспортных средств, такси или отказываются приписывать отдельной подгруппе водителей типичные транспортные средства, переводя ее в подгруппу пешеходов (в частности, подгруппе «Пожилой мужчина, пенсионер»).

Мужчины, в отличие от женщин, «сужают» количество анализируемых групп (в сравнении с исходным перечнем), приписывая всем предлагаемым подгруппам в основном легковой автотранспорт, переводя их тем самым в категорию автолюбителей, называя при этом вполне конкретные марки и модели автомобилей. Коэффициент ассоциации, с помощью которого оценивалась связь между полом и количеством называемых категорий, равен $\Phi = -0,24$; $\chi^2 = 19,06$, что больше $\chi^2_{\text{крит.}} = 10,827$ ($\alpha = 0,001$; $f = 1$).

Между количеством называемых *марок* и полом связи не выявлено. По количеству же названных *моделей* ТС (называя марку (например, ВАЗ), часть респондентов следом указывает и типичные модели, характерные для рассматриваемой ими группы водителей: 2108, 2109, 21099, 2110, 2112), очевидно лидируют мужчины – они, в отличие от женщин, называют четыре и

более модели транспортных средств, связывая их с той или иной водительской категорией, предложенной в опросном листе. Коэффициент ассоциации $\Phi=0,26$; $\chi^2=22,338$, что больше $\chi^2_{\text{крит.}}=10,827$ ($\alpha=0,001$; $f=1$).

Далее была проанализирована связь опыта практического автовождения с ответами респондентов.

Оказалось, что не имеющие опыта автовождения чаще рассматривали три и более категории участников ДД, тогда как имеющие, – реже, при этом они больше фиксировались на группе водителей-автолюбителей (категории «В»). Коэффициент ассоциации $\Phi=-0,16$; $\chi^2=8,21$, что больше; $\chi^2_{\text{крит.}}=(\alpha=0,05$; $f=1)$, при этом выявленная связь все-таки слабая.

Соотношение ответов респондентов, имеющих опыт автовождения, с упоминанием двух и более марок ТС (3, 4, 5 и т.д.) в шесть раз превосходит количество ответов с упоминанием одной марки и менее (шесть к одному (6:1)).

Среди не имеющих опыта автовождения соотношение иное: два с половиной к одному (2,5:1). Коэффициент ассоциации $\Phi=0,19$; $\chi^2=11,44$, что больше $\chi^2_{\text{крит.}}=10,827$ ($\alpha=0,001$; $f=1$).

Также респонденты, имеющие опыт автовождения, приписывали водителям из заданных подгрупп конкретные модели ТС, тогда как респонденты, не имеющие опыта, делали это намного реже (то есть зачастую вообще не называли никаких моделей). Коэффициент ассоциации $\Phi=0,29$; $\chi^2=28,8$, что больше $\chi^2_{\text{крит.}} (\alpha = 0,001$; $f=1)$.

Отношение к транспортной сфере (связь с нею в силу профиля учебной деятельности или профессии) отразилось только на количестве моделей в опросных листах респондентов: более тесно связанные называли большее количество моделей: коэффициент ассоциации $\Phi=0,19$, $\chi^2=12,46$ ($\alpha=0,001$; $f=1$), что больше $\chi^2_{\text{крит.}}$. Далее мужская и женская группы респондентов рассматривались отдельно.

В женской группе ответы были связаны:

- с наличием водительского удостоверения – имеющие водительское удостоверение называли более одной модели ($\Phi=0,175$, $\chi^2=4,12$ больше $\chi^2_{\text{крит.}}$ ($\alpha=0,05$; $f=1$), но этот результат скорее всего связан не с теоретической подготовкой, которую получили курсанты автошкол, а вероятнее с опытом, полученным при обучении управлению конкретной моделью транспортного средства.

- с собственно опытом вождения: и количество марок ($\Phi=0,18$, $\chi^2=4,87$ больше $\alpha=0,05$), и количество моделей ($\Phi=0,394$, $\chi^2=20,53$ ($\alpha=0,001$; $f=1$) больше у имеющих реальный опыт автовождения.

Наличие/отсутствие и теснота связи с транспортной сферой (в силу особенностей профессиональной или учебной деятельности) на содержательные и количественные характеристики ответов женщин-респондентов влияния не оказали.

В мужской группе ответы оказались связаны с отношением к транспортной сфере: работающие на транспортных предприятиях, обучающиеся на автомобильно-дорожном факультете называли большее количество моделей транспортных средств, чем работающие и учащиеся в других сферах – более 5 моделей – $\Phi=0,265$, $\chi^2=13,79$ ($\alpha=0,001$; $f=1$).). При этом опыт вождения (стаж) и наличие водительского удостоверения значимо не отразились в ответах респондентов-мужчин.

Кратко характеризуя результаты, следует отметить, что мужчины обозначают в опросных листах меньше категорий участников дорожного движения, чем женщины. При этом ни обучение в автошколе, ни собственный опыт не отражается на количестве приписываемых респондентами категорий транспортных средств определенным подгруппам участников дорожного движения.

Таким образом, женщины изначально более внимательны к различным категориям участников дорожного движения и на дороге «замечают» не только водителей легковых автомобилей.

Мужчины более внимательны к технике – называют больше моделей ТС (причем именно легковых автомобилей), женщины меньше. Полученная автошкольная подготовка влияет на количество приписываемых моделей отдельным подгруппам участников дорожного движения как женщинами, так и мужчинами, однако в мужских группах называемых моделей больше (как было показано выше).

ОБСУЖДЕНИЕ

Представленные выше результаты показывают, что женщины, будучи, по-видимому, более внимательными к людям вообще, так же проявляют себя и в отношении участников дорожного движения: в частности, чаще обращают внимание и отмечают социально-демографические характеристики групп, к которым принадлежат водители разных категорий транспортных средств (не только легковых автомобилей).

Мужчины изначально проявляют внимание к технике – называют больше конкретных моделей транспортных средств, лучше их различают и только потом связывают с теми или иными типами водителей, то есть мужчины более детально, дифференцированно представляют группу водителей легковых автомобилей, связывая конкретные модели ТС и подгруппы водителей с определенными социально-демографическими характеристиками.

Иначе говоря, мужчины, получая по ходу движения информацию о марке и модели легкового транспортного средства, с высокой вероятностью могут отнести его водителя в группу с определенными социально-демографическими характеристиками (например, увидев на дороге автомобиль «Волга», предполагают, что водителем является мужчина, пенсионер, с небольшим

достатком). Женщины же группу водителей легковых автомобилей представляют менее дифференцированно, но имеют более широкое представление о социальных характеристиках разных групп участников дорожного движения – они хуже различают марки и модели легковых транспортных средств, практически не соотносят их с какими-либо типами водителей, но хорошо представляют социально-демографические характеристики, присущие водителям грузовых транспортных средств, общественного транспорта и т.д.

Таким образом, мужчины и женщины в освоении социальной сферы дорожного движения идут разными путями и, вероятно, имеют разные результаты. Такая дифференциация может быть соотнесена, например, с результатами, полученными в исследовании А.И. Кабалевской, в котором показано, что женщины-водители фиксируют взгляды не только на подвижных объектах (как это чаще происходит у водителей-мужчин), но и на неподвижных (Кабалевская, Донцов 2013). Так, стоящий на остановке трамвай или стоящий пешеход анализируется женщинами-водителями как потенциальный участник дорожной ситуации, но может игнорироваться мужчинами (в определённой степени, как минимум до того момента, пока не начинает движение). Таким образом, картина мира водителей-женщин включает большее количество объектов, что, по всей вероятности, является общим свойством женской психологии.

Большое количество категорий объектов, учитываемых при принятии решения, занимает большее же время, в силу чего женщины дольше готовятся к маневру по сравнению с мужчинами, которые соответственно тратят времени на подготовку к маневру меньше, фиксируясь только на движущихся объектах, что и было отмечено Кабалевской. А судя по полученным нами результатам, в наибольшей мере мужчины восприимчивы к определенной категории объектов дорожной среды – легковых транспортных средств (наиболее

распространенного класса и наиболее опасного, обладающего наибольшей маневренностью и динамикой (более мобильны только мотоциклисты, но в количественном отношении они сильно уступают автомобилистам)). Мужчины гораздо детальнее по сравнению с женщинами представляют категорию автомобилистов визуально и атрибутивно, различают большое количество марок и моделей автомобилей и соотносят их с водителями подгрупп с определенными социальными характеристиками.

Дифференцированные представления, включаемые в картины мира участников дорожного движения, могут и должны быть связаны и собственно с организацией, и с отбором типичных способов и средств осуществления деятельности. Так, в работе В.А. Толочка (Толочек, 2015) отмечается, что стили борцов оказывались связанными с сосредоточением на определенных элементах условий деятельности, среды, в которой она ими осуществлялась: целостный образ соперника оказывался разорванным – внимание борца сосредоточено на одних признаках и отвлечено от других.

И действительно, следует заметить, что в работах по изучению связей между стилем деятельности водителей и уровнем их аварийности (Лобанова, Носова, 2014; Лобанова, 2016) было показано, что надежные (безаварийные) водители-мужчины оказались более эффективны и надёжны при универсальном стиле: в нем присутствуют элементы импульсивного стиля деятельности, связанного с реагированием на действия других участников (но поскольку время реакции меньше при более высокой вероятности возникновения стимула, то значение имеет прогноз, «предсказание» поведения представителей наиболее многочисленной и дифференцированной группы водителей – автолюбителей).

Выявленные особенности «дорожной» картины мира мужчин могут быть связаны не только с объективными причинами, но и с субъективными предпочтениями: мужчины-водители действительно в большей степени

взаимодействуют с другими автомобилистами, но они (вероятно) более внимательны к представителям той социальной группы, с которой они себя идентифицируют. Поясним данное положение.

Мужчины, даже не имея водительского удостоверения и опыта автовождения, зачастую приписывают марки и модели в основном одной категории участников дорожного движения – водителям легковых автомобилей, то есть водителям категории «В», детально ее дифференцируя. Такая дифференциация, по нашему мнению, характерна для аутостереотипов (когда респондент характеризует ту группу, к которой реально принадлежит). Из этого результата и был сделан вывод, что мужчины себя относят к группе водителей независимо от объективных реалий в данный момент времени (идентифицируют себя с ней). Они заранее настроены на внимательное отношение и анализ группы, к которой хотели бы в дальнейшем принадлежать (референтной для них).

Женщины-водители чаще демонстрировали склонность к планирующему стилю деятельности (Лобанова, Носова, 2014). Для этого стиля свойственно, с одной стороны, менее активное маневрирование (перестроение) при движении от перекрёстка до перекрёстка, с другой - изучение и запоминание элементов дорожной среды (прежде всего статичных), но вполне вероятно, что и типовых участников дорожных ситуаций на определённом маршруте, например, при развороте с пересечением трамвайных путей. При планирующем стиле (Лобанова, 2016) меньшее значение имеет прогнозирование поведения других автомобилистов (водитель фиксирован только на информации по ходу движения, реагируя оттормаживанием в случае возникновения помех), в остальном следует своему плану, своей программе прохождения маршрута. Отсюда и меньшая востребованность информации об «автомобильных» (самых распространенных) участниках актуальной дорожно-транспортной ситуации.

Таким образом, стилевые особенности мужской и женской групп водителей оказываются связанными с особенностями их картин мира.

В целом, проведенное исследование показало, что «дорожные» картины мира (прежде всего в части квантования социума) у участников дорожного движения с разными социально-демографическими характеристиками и опытом имеют свои особенности, что может предопределять различие и в содержании их стереотипных представлений относительно разных групп дорожного движения.

И это представляется весьма важным в связи с возможным потенциальным влиянием на поведение участников дорожного движения в дорожной среде.

Мужчины составляют абсолютное большинство инструкторов по практическому вождению и зачастую обучают женщин. Поскольку социальные аспекты их мастерства принадлежат сфере личностного знания, то сблизить картины мира начинающих и опытных водителей становится довольно затруднительно.

Что же касается опыта автовождения, то нами ранее указывалось на наличие различий в субъективных моделях дорожных ситуаций у участников дорожного движения из групп пешеходов-пешеходов, пешеходов-кандидатов в водители, пешеходов-водителей при оценке потенциальных опасностей на моделях дорожных ситуаций. При этом субъективное самочувствие пешеходов-водителей при участии в дорожном движении оказалось более благополучным (Лобанова 2015, 2016).

Субъективное переживание чувства безопасности (см. также: Тарабрина, Журавлев, 2012) и менее выраженная напряженность при участии в дорожном движении рассматривались как признак лучшей адаптированности к участию в дорожном движении, более эффективного понимания системы дорожного движения и поведения его участников в целом у пешеходов-водителей.

Налицо выявленные неравные возможности у представителей разных социальных групп участников ДД при оценке и прогнозе развития дорожно-транспортных ситуаций вследствие различий в картинах мира (см., например: Методы и критерии..., 2007; Профессиональная подготовка..., 2007; Психофизиологическая оценка... 2007; и др.).

Процесс сближения особенностей *квантования «дорожного» социума* и (как следствие) стереотипных представлений при прохождении автошкольной подготовки и обретении опыта самостоятельного вождения имеет место, но динамика изменений различается в мужской и женской группах. Соответственно, в процессе обучения акценты должны ставиться по-разному при работе с обучаемыми разных полов, а также с учетом наличия опыта автовождения и отнесенности к определенной профессиональной группе.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Гипотезы исследования подтверждены, в частности:

1. Особенности квантования социума участниками дорожного движения связаны с социально-демографическими характеристиками групп, к которым они принадлежат: мужчины более детально представляют подгруппу водителей легковых автомобилей (категории «В»); женщины имеют представление о социально-демографических характеристиках более широкого спектра групп участников ДД, чем мужчины.
2. Особенности квантования социума участниками ДД связаны с наличием у них опыта автовождения: лица с таким опытом более дифференцированно представляют группу автолюбителей (водителей категории "В"), чем не имеющие такового.
3. Особенности квантования "дорожного" социума участниками ДД - мужчинами связаны с характеристиками профессиональной группы, к которой они принадлежат: лица, связанные с транспортной сферой,

имеют более дифференцированные представления о подгруппе водителей -автолюбителей.

Таким образом, в работе получены результаты, указывающие на конкретные различия в «дорожной» картине мира у представителей разных групп участников дорожного движения, проявляющиеся в «квантовании социума» (Климов, 1995), вызванные неодинаковым опытом участия в ДД и (вероятно) неоднородностью его рефлексии, а также половыми (гендерными), возрастными, ролевыми различиями.

По всей видимости, СМДС, исходя из которой, водитель принимает решение, включает в себя следующие компоненты:

- актуальную информацию о дорожно-транспортной ситуации;
- объективно имеющиеся и поддающиеся оцениванию знания, навыки, умения участника ДД;
- опыт, включая личностное знание участника ДД, не во всех случаях поддающееся осознанию и осмыслению;
- картину мира прежде всего в части квантования социума, находящуюся под влиянием образа мира водителя, особенности которой связаны с полом, реальной принадлежностью к определенной профессиональной группе и принадлежностью и (или) идентификацией с определенной группой участников ДД.

На данный момент открытыми остаются следующие вопросы:

- прежде всего, конкретное содержание типичных представлений и социальных стереотипов разных групп участников ДД (как в отношении водителей, так и пешеходов);
- степень совпадения типичных представлений и социальных стереотипов представителей разных групп участников ДД с теми особенностями дорожного поведения, которые в реальности демонстрируют характерные представители той или иной группы;

- особенности социальных стереотипов и типичных представлений групп водителей с высоким уровнем надежности деятельности.

Работа в обозначенных направлениях нами уже ведется (см, например: Лобанова, 2018). Но на данный период – это задачи следующих этапов эмпирического исследования.

Решение перечисленных вопросов станет полноценным обоснованием проведения работы по сближению «дорожных» картин мира участников дорожного движения из разных социальных групп. Направления, в которых может вестись работа, следующие:

1. Подготовка всех участников ДД не только как пешеходов, но и как водителей (для создания условий получения самостоятельного опыта участия в дорожном движении в разных качествах и естественной трансформации личностного знания);

2. Изучение, объективация и донесение сведений относительно особенностей типичных представлений и социальных стереотипов более опытных групп участников ДД до других групп.

3. Расстановка соответствующих акцентов при проектировании и реализации социально-психологической подготовки водителей разного пола: с мужчинами упор должен делаться на принятие во внимание существования многообразия категорий участников дорожного движения и особенностях их поведения на дороге, с женщинами – на многообразии собственно подгруппы автолюбителей и возможностях прогнозирования их поведения (с опорой на информацию о марках и моделях транспортных средств).

4. Изучение рефлексии опыта автовождения водителями со стабильно высоким уровнем надежности деятельности.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

Артемьева Е.Ю. Психология субъективной семантики. М.: Изд-во ЛКИ, 2007.

Глазков В.Ф., Евтюков С.А., Евтюков С.С., Мешечко Т.А., Лобанова Ю.И.

Основы подготовки водителей автотранспортных средств. Учебно-методическое пособие. Часть 1. СПб.: Издат. дом «Петрополис», 2015.

Журавлев А.Л. Психология совместной деятельности. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2005.

Кабалевская А.И., Донцов А.И. Особенности гендерного поведения водителей // Вопросы психологии. 2013. № 4 (июль-август). С. 69-87.

Кабаченко Т.С. Методы психологического воздействия: учеб. пособие. М.: Пед. общ. России, 2000.

Клеббельсберг Д. Транспортная психология: пер. с нем. М.: Транспорт, 1989.

Климов Е.А. Образ мира в разнотипных профессиях. М.: Изд-во МГУ, 1995.

Козлов Е.В. Психофизиологическое обоснование необходимости совершенствования системы подготовки водителей: Автореф. дисс. ... канд. мед. наук. М., 2012.

Лекторский В.А. Введение к книге М. Полани «Личностное знание». М.: Прогресс, 1985. С. 10-11.

Леонтьев А.Н. Психология образа // Вестник Московского университета. Сер. 14. Психология. 1979. № 2. С. 3-13.

Лобанова Ю.И. О личностной составляющей в принятии решений водителем и профилактике аварийности // Электронный научный журнал. 2015. № 2 (2). С. 497-502.

Лобанова Ю.И. Особенности и факторы формирования субъективных моделей дорожных ситуаций у разных категорий участников дорожного движения // European Social Science Journal. 2015. № 12. С. 456-469.

Лобанова Ю.И. О типовых стилях вождения // Современное состояние и перспективы развития психологии труда и организационной психологии. М.: Изд-во «Институт психологии РАН». 2018. С.317-325.

Лобанова Ю.И. Психология безопасного автовождения. СПб.: СПбГАСУ, 2016.

Лобанова Ю.И. Субъективные модели дорожных ситуаций как критерий адаптированности к участию в дорожном движении // Вестник Ленинградского государственного университета им. А.С. Пушкина. 2016. Т. 2. С. 100-110.

Лобанова Ю.И., Боровская И.В. Гендер как фактор формирования стиля вождения // Институт психологии Российской Академии Наук. Организационная психология и психология труда. 2018. Т. 3. № 1. С. 146-165. URL: <http://work-org-psychology.ru/engine/documents/document326.pdf> (дата доступа 20.01.2019).

Лобанова Ю.И., Носова И.С. Типичные эмоции, склонность к планирующему стилю деятельности и аварийность водителей // Человек и транспорт. Эффективность. Безопасность. Эргономика: Материалы секции международной научно-практической конференции. СПб., 2014. С. 73-77.

Методы и критерии психофизиологической оценки работников локомотивных бригад для действий в штатных и экстремальных условиях поездной работы: справочно-методическое пособие. М., 2007.

Нестик Т.А., Журавлев А.Л. Психологические проблемы организации обучающего взаимодействия инструкторов и операторов транспортных и энергетических систем // Культура и поведение в организации: российский опыт. М., 2008.

Олещенко Е.М., Сваткова Е.А. О мировом опыте для программ обеспечения безопасности дорожного движения – малозатратные и быстрореализуемые мероприятия // Организация и безопасность дорожного движения в крупных городах: материалы 11-й междунар. конф. СПб., 18-20 сентября 2014 г. СПб.: СПбГАСУ, 2014. С.28-33.

Полани М. Личностное знание М.: Прогресс, 1985.

Профессиональная подготовка работников локомотивных бригад на тренажерах к различным видам поездной работы, включая нештатные и аварийные ситуации: методические рекомендации. М., 2007.

Психология: Учебник для технических вузов / Под ред. В.Н. Дружинина. СПб.: Питер, 2000.

Психофизиологическая оценка уровня подготовленности и степени готовности работников локомотивных бригад с использованием тренажерных комплексов: методические рекомендации. М., 2007.

Решетова Е.М. Институциональные факторы повышения безопасности дорожного движения // Роль гражданского общества в повышении безопасности дорожного движения. К шестому международному конгрессу «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни», Санкт-Петербург, 28-30 сентября 2016. СПб., 2016. С. 46-58.

Романов А.Н. Автотранспортная психология. М.: Академия, 2002.

Скрыпников А.В. Транспортная психология: уч. пособие для вузов. Воронеж: Воронежская гос. лесотехн. академия, 2004.

Совместная деятельность: Методология, теория, практика. М.: Наука, 1988.

Тарабрина Н.В., Журавлев А.Л. Психологическая безопасность: на пути к комплексным, междисциплинарным исследованиям (вместо предисловия)// Проблемы психологической безопасности. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2012.

Толочек В.А. Стили деятельности. Ресурсный подход. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2015.

Тутушкина М.К., Артемьева В.А., Волков С.А. Практическая психология, под ред. М.К. Тутушкиной. СПб.: Дидактика плюс, 2001.

Ханина И.Б. Образ мира и профессиональный мир // Мир психологии. 2009. № 4. С. 179-187.

- Чуешева Н.А. Понятие «Образ мира» в психологической науке // Вестник ТППУ. 2007. Серия «Психология». Выпуск 10 (73). С. 20-23.
- Baloguna S.K., Shengea N.A., Samuel S.E. Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis // The Social Science Journal. 2012. V. 49. P. 83-89.
- Leandro M. Young drivers and speed selection: A model guided by the Theory of Planned Behavior // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. May 2012. V. 15. Is. 3. P. 219-232.
- Møller M., Sigurðardóttir S.B. The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. 2009. V. 12. P. 462-469.
- Özkana T., Lajunenb T. What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behavior and self-assessment of skills // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. July 2006.V. 9. Is. 4. P. 269-277.
- Rhodesa N., Pivikc K. Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception // Accident Analysis & Prevention. V. 43. Is. 3. May 2011. P. 923-931.
- Wallén Warner H., Özkana T., Lajunena T., Tzamalouka G. Cross-cultural comparison of drivers' tendency to commit different aberrant driving behaviours // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. September 2011. V. 14.I. 5. P. 390-399.

BIBLIOGRAFICHESKIJ SPISOK

- Artem'eva E.Yu. Psihologiya sub"ektivnoj semantiki. M.: Izd-vo LKI, 2007.
- Glazkov V.F., Evtyukov S.A., Evtyukov S.S., Meshechko T.A., Lobanova Yu.I. Osnovy podgotovki voditelej avtotransportnyh sredstv. Uchebno- metodicheskoe posobie. CHast' 1. SPb.: Izdat. dom «Petropolis», 2015.

Zhuravlev A.L. Psihologiya sovmestnoj deyatel'nosti. M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN», 2005.

Kabalevskaya A.I., Doncov A.I. Osobennosti gendernogo povedeniya voditelej // Voprosy psihologii. 2013. № 4 (iyul'-avgust). S. 69-87.

Kabachenko T.S. Metody psihologicheskogo vozdejstviya: ucheb. posobie. M.: Ped. obshch. Rossii, 2000.

Klebel'sberg D. Transportnaya psihologiya: per. s nem. M.: Transport, 1989.

Klimov E.A. Obraz mira v raznotipnyh professiyah. M.: Izd-vo MGU, 1995.

Kozlov E.V. Psihofiziologicheskoe obosnovanie neobhodimosti sovershenstvovaniya sistemy podgotovki voditelej: Avtoref. diss. ... kand. med. nauk. M., 2012.

Lektorskiy V.A. Vvedenie k knige M. Polani «Lichnostnoe znanie». M.: Progress, 1985. S. 10-11.

Leont'ev A.N. Psihologiya obraza // Vestnik Moskovskogo universiteta. Ser. 14. Psihologiya. 1979. № 2. S. 3-13.

Lobanova Yu.I. O lichnostnoj sostavlyayushchej v prinyatii reshenij voditelem i profilaktike avarijnosti // Elektronnyj nauchnyj zhurnal. 2015. № 2 (2). S. 497-502.

Lobanova Yu.I. Osobennosti i faktory formirovaniya sub"ektivnyh modelej dorozhnyh situacij u raznyh kategorij uchastnikov dorozhnogo dvizheniya // European Social Science Journal. 2015. № 12. S. 456-469.

Lobanova Yu.I. O tipovyh stilyah vozhdeniya // Sovremennoe sostoyanie i perspektivy razvitiya psihologii truda i organizacionnoj psihologii. M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN». 2018. S.317-325.

Lobanova Yu.I. Psihologiya bezopasnogo avtovozhdeniya. SPb.: SPbGASU, 2016.

Lobanova Yu.I. Sub"ektivnye modeli dorozhnyh situacij kak kriterij adaptirovannosti k uchastiyu v dorozhnom dvizhenii // Vestnik Leningradskogo gosudarstvennogo universiteta im. A.S. Pushkina. 2016. T. 2. S. 100-110.

Lobanova Yu.I., Borovskaya I.V. Gender kak faktor formirovaniya stilya vozhdeniya

// Institut psihologii Rossijskoj Akademii Nauk. Organizacionnaya psihologiya i psihologiya truda. 2018. T. 3. № 1. S. 146-165. URL: <http://work-org-psychology.ru/engine/documents/document326.pdf> (data dostupa 20.01.2019).

Lobanova Yu.I., Nosova I.S. Tipichnye emocii, sklonnost' k planiruyushchemu stilyu

deyatel'nosti i avarijnost' voditelej // CHelovek i transport. Effektivnost'. Bezopasnost'. Ergonomika: Materialy sekcii mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii. SPb., 2014. S. 73-77.

Metody i kriterii psihofiziologicheskoy ocenki rabotnikov lokomotivnyh brigad dlya

deystvij v shtatnyh i ekstremal'nyh usloviyah poezdnoj raboty: spravochno-metodicheskoe posobie. M., 2007.

Nestik T.A., Zhuravlev A.L. Psihologicheskie problemy organizacii obuchayushchego

vzaimodejstviya instruktorov i operatorov transportnyh i energeticheskikh sistem // Kul'tura i povedenie v organizacii: rossijskij opyt. M., 2008.

Oleshchenko E.M., Svatkova E.A. O mirovom opyte dlya programm obespecheniya

bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya – malozatratnye i bystrorealizuemye meropriyatiya // Organizaciya i bezopasnost' dorozhnogo dvizheniya v krupnyh gorodah: materialy 11-j mezhdunar. konf. SPb., 18-20 sentyabrya 2014 g. SPb.: SPbGASU, 2014.C.28-33.

Polani M. Lichnostnoe znanie M.: Progress, 1985.

Professional'naya podgotovka rabotnikov lokomotivnyh brigad na trenazherah k

razlichnym vidam poezdnoj raboty, vklyuchaya neshtatnye i avarijnye situacii: metodicheskie rekomendacii. M., 2007.

Psihologiya: Uchebnik dlya tekhnicheskikh vuzov /Pod red. V.N. Druzhinina. SPb.:

Piter, 2000.

Psihofiziologicheskaya ocenka urovnya podgotovlennosti i stepeni gotovnosti

ralotnikov lokomotivnyh brigad s ispol'zovaniem trenazhernyh kompleksov: metodicheskie rekomendacii. M., 2007.

Reshetova E.M. Institucional'nye faktory povysheniya bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya // Rol' grazhdanskogo obshchestva v povyshenii bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya. K shestomu mezhdunarodnomu kongressu «Bezopasnost' na dorogah radi bezopasnosti zhizni», Sankt-Peterburg, 28-30 sentyabrya 2016. SPb., 2016. S. 46-58.

Romanov A.N. Avtotransportnaya psihologiya. M.: Akademiya, 2002.

Skrypnikov A.V. Transportnaya psihologiya: uch. posobie dlya vuzov. Voronezh: Voronezhskaya gos. lesotekhn. akademiya, 2004.

Sovmestnaya deyatel'nost': Metodologiya, teoriya, praktika. M.: Nauka, 1988.

Tarabrina N.V., Zhuravlev A.L. Psihologicheskaya bezopasnost': na puti k kompleksnym, mezhdisciplinarnym issledovaniyam (vmesto predisloviya)// Problemy psihologicheskoy bezopasnosti. M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN», 2012.

Tolochek V.A. Stili deyatel'nosti. Resursnyj podhod. M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN», 2015.

Tutushkina M.K., Artem'eva V.A., Volkov S.A. Prakticheskaya psihologiya, pod red. M.K. Tutushkinoy. SPb.: Didaktika plyus, 2001.

Hanina I.B. Obraz mira i professional'nyj mir // Mir psihologii. 2009. № 4. S. 179-187.

Chuesheva N.A. Ponyatie «Obraz mira» v psihologicheskoy nauke // Vestnik TPPU. 2007. Seriya «Psihologiya». Vypusk 10 (73). S. 20-23.

Baloguna S.K., Shengea N.A., Samuel S.E. Psychosocial factors influencing aggressive driving among commercial and private automobile drivers in Lagos metropolis // The Social Science Journal. 2012. V. 49. P. 83-89.

Leandro M. Young drivers and speed selection: A model guided by the Theory of Planned Behavior // Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour. May 2012. V. 15. Is. 3. P. 219-232.

Møller M., Sigurðardóttir S.B. The relationship between leisure time and driving style in two groups of male drivers // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. 2009. V. 12. R. 462-469.

Özkana T., Lajunenb T. What causes the differences in driving between young men and women? The effects of gender roles and sex on young drivers' driving behavior and self-assessment of skills // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. July 2006.V. 9. Is. 4. R. 269-277.

Rhodesa N., Pivikc K. Age and gender differences in risky driving: The roles of positive affect and risk perception // *Accident Analysis & Prevention*. V. 43. Is. 3. May 2011. P. 923-931.

Wallén Warner H., Özkana T., Lajunena T., Tzamalouka G. Cross-cultural comparison of drivers' tendency to commit different aberrant driving behaviours // *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*. September 2011. V. 14.I. 5. P. 390-399.

Приложение 1.

ЗАДАНИЕ. Назовите транспортные средства типичные для данных групп водителей:

- 1) Мужчина средних лет, со средним или ниже образованием, из ближнего зарубежья (бывшие южные республики СССР), профессиональный водитель;
- 2) Мужчина средних лет, со средним или ниже образованием, россиянин, профессиональный водитель;
- 3) Пожилой мужчина, пенсионер;
- 4) Мужчина средних лет, высшее образование, семейный, со средним достатком;
- 5) Молодой человек, из обеспеченной семьи, студент или молодой специалист, россиянин;

- 6) Женщина молодая или средних лет, домохозяйка;
- 7) Женщина молодая или средних лет, работающая.

PICTURES OF THE WORLD OF ROAD USERS

Yu. I. Lobanova*

*Ph.D. (psychology), associate professor, faculty of management and economy, department of organization management, FSFEE HE «Saint-Petersburg State University of Architecture and Civil Engineering», 4, 2 Krasnoarmeiskaia str., Saint-Petersburg, 190005; e-mail: gretta25@list.ru

Summary: The relevance of studying and comparison of pictures of the world of participants of traffic in terms of their potential influence on traffic safety was proved. Importance of factors of a floor, the experience of driving and degree of the involvement into the transport sphere of respondents (owing to features of their educational or professional activity) on categorization by them participants of traffic was studied. The theoretical analysis of works of the Russian and foreign authors for allocation of drivers' subgroups was carried out, the process of decision-making by drivers when auto driving was analyzed. 331 persons made the selection of research. At a stage of flight research, unstructured conversations with instructors on practical driving and candidates for instructors concerning the factors affecting their road behavior were used. At the main stage, the questioning method was used. The conclusion was drawn on differences in pictures of the world of participants of traffic which can affect understanding by them each other and their subjective feeling of safety and expressiveness of tension in this process. The directions for the rapprochement of their pictures of the world considering their floor, the experience of auto driving and communication with the transport sphere were specified.

Keywords: subjective models of road situations, personal (implicit knowledge), the image of the world, the picture of the world (world picture), stereotypes, accidents, categories of road users, vehicle brands, vehicle models, reflection, sex, driving experience, drivers, pedestrians, driving style, involvement in the transport sector, training.