

На правах рукописи

Кабалевская Александра Ивановна

**ГЕНДЕРНЫЕ СТЕРЕОТИПЫ
УЧАСТНИКОВ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ**

19.00.05 - Социальная психология (психологические науки)

Автореферат

диссертации на соискание ученой степени

кандидата психологических наук

Москва - 2012

Работа выполнена в Федеральном государственном научном учреждении
«Психологический институт» Российской академии образования

Научный руководитель: **Донцов Александр Иванович** –
доктор психологических наук, профессор,
действительный член РАО; профессор кафедры
социальной психологии факультета психологии
ФГБОУ ВПО «МГУ имени М. В. Ломоносова»

Официальные оппоненты: **Реан Артур Александрович** –
доктор психологических наук, профессор,
член-корреспондент РАО; профессор кафедры
психологии ФГОУ ВПО «Московский
университет МВД РФ»

Агадуллина Елена Рафиковна –
кандидат психологических наук; доцент
кафедры организационной психологии
факультета психологии ФГАОУ ВПО НИУ
ВШЭ

Ведущая организация: Институт психологии имени Л.С. Выготского
Федерального государственного бюджетного
образовательного учреждения высшего
профессионального образования «**Российский
государственный гуманитарный университет**»

Защита состоится 18 мая 2012 года в 13.00 часов на заседании
диссертационного совета Д 501.001.95 в ФГБОУ ВПО «Московский
государственный университет имени М.В. Ломоносова» по адресу: 125009,
г. Москва, улица Моховая, дом 11, строение 9, аудитория 215.

С диссертацией можно ознакомиться в Научной библиотеке МГУ имени
М.В. Ломоносова (г. Москва, ул. Моховая, д. 9)

Автореферат разослан _____ 2012 года.

Ученый секретарь
диссертационного совета Д 501.001.95:
доктор психологических наук,
профессор



О.А. Карабанова

ОБЩАЯ ХАРАКТЕРИСТИКА РАБОТЫ

Актуальность исследования. Исследование детерминантов процесса социального познания в современной социальной психологии предполагает обращение к изучению социально-психологических механизмов, влияющих на процесс построения непротиворечивого и упорядоченного образа мира субъектом деятельности. В этой связи изучаются механизмы, которыми индивид пользуется в процессе познания и осмысления им социальной действительности, ее репрезентации как внутренней картины мира, и обозначается потребность в изучении социального контекста, обуславливающего индивидуальный характер процесса социального познания и его атрибутов (Г.М. Андреева, С. Фиск, Ш. Тейлор, С. Московиси, А. Тешфел, К. Фрейзер, П. Бергер, Т. Лукман). Связанная с этим проблематика социальных стереотипов и механизма стереотипизации как части процесса социального познания занимает основополагающее место в изучении построения образа партнера по взаимодействию. Существующая традиция эмпирического изучения социальных, в том числе гендерных, стереотипов рассматривает последние преимущественно как результат стереотипизации, то есть ретроспективно, выявляя содержание стереотипов как социально-типизирующих категориальных схем. Проблематика актуализации стереотипов в реальном поведении и деятельности индивидов, являющаяся перспективной для социальной психологии, лишь обозначается, однако пока не находит должного рассмотрения. Традиционные исследования гендерных стереотипов как исторически возникших шаблонов массового сознания не вскрывают конкретные механизмы восприятия, которые «запускают» процесс стереотипизации вследствие определенных причин, объективно содержащихся (и воспринимаемых) в деятельности субъектов. Попытка вскрыть эти механизмы требует изучения реального взаимодействия субъектов и объектов стереотипизации, а именно тех его особенностей, что способствуют возникновению, актуализации гендерных стереотипов. Сверхзадача настоящей работы – зафиксировать момент

непосредственного проявления гендерных стереотипов в процессе реального взаимодействия участников дорожного движения. Таким образом, диссертационное исследование, с одной стороны, продолжает традицию изучения гендерных стереотипов как категориальных схем, вписанных в систему социальных представлений субъекта восприятия, с другой – предлагает попытку выявить их взаимосвязь с особенностями поведения, побуждающими водителей обратиться к содержанию «гендерных образов в их головах».

Актуальность исследования обусловлена не только перспективой развития теории стереотипов как форм обыденного сознания, но и возможностью использования его результатов для оптимизации дорожного движения, сопряженного с высокими рисками взаимодействия его участников, не регламентированными предписанными требованиями безопасности. Гендерные стереотипы участников дорожного движения являются важным фактором незафиксированной объективными правилами культуры дорожного поведения водителей.

Цель исследования: выявить и описать содержание и способы конструирования гендерных стереотипов участников дорожного движения, а также детерминанты, обуславливающие их актуализацию в процессе восприятия и взаимодействия участников дорожного движения.

Задачи исследования:

1. Рассмотреть представления о гендерных стереотипах как диспозиционных регуляторах социального поведения в контексте дорожного движения и определить их роль в формировании перцептивного образа дорожно-транспортной ситуации у водителей.
2. Разработать программу эмпирического исследования, отвечающую целям изучения сконструированных в культурном дискурсе гендерно поляризованных образов водителей – женщин и мужчин – во взаимосвязи с их реальной деятельностью и поведением.

3. Выявить и описать гендерные гетеро- и аутостереотипы женщин и мужчин-водителей и оценить распространенность и универсальность их содержания для представителей всего дорожного сообщества.
4. Изучить деятельность водителей во время управления транспортным средством и выделить особенности гендерного поведения водителей – мужчин и женщин.
5. Исследовать восприятие участниками дорожного движения реального поведения водителей и выявить детерминанты процесса категоризации субъектами восприятия деятельности и поведения наблюдаемого водителя как представителя гендерной подгруппы.
6. Сформировать представления о механизме стереотипизации как о процессе атрибутирования содержания гендерных стереотипов деятельности объекта восприятия.

Предмет исследования: содержание и способы конструирования гендерных стереотипов, связанные с ними особенности образов мужчин и женщин-водителей и объективное гендерное поведение участников дорожного движения.

Объект исследования: участники дорожного движения, представленные широким кругом членов «дорожного сообщества»: представители гендерных подгрупп водителей транспортных средств категории «В» (легковые автомобили) – водители мужчины и женщины с различным стажем вождения, в возрасте 19 – 56 лет, в количестве 117 человек (включая 6 профессиональных водителей); косвенные участники дорожного движения в количестве 25 человек – сотрудники дорожно-патрульной службы (18 мужчин со стажем работы свыше 5 лет) и пешеходы (7 человек: трое мужчин и четыре женщины в возрасте 35 – 50 лет). Таким образом, суммарный **объем выборки** составил 142 участника дорожного движения. Объектом исследования также являлись сообщения, оставленные на автофорумах представителями гендерных подгрупп. Всего проанализировано 370 сообщений на 10 автофорумах.

Гипотеза исследования: основанием механизма гендерной стереотипизации является восприятие участниками дорожного движения объективных поло-дифференцируемых особенностей поведения водителей, обнаруживаемых в вербальных гендерно окрашенных оценках, результатом чего является категоризация объекта восприятия как представителя гендерной подгруппы с последующей атрибуцией ему соответствующего содержания гендерных стереотипов.

Гипотезы-следствия:

1. Гендерные стереотипы участников дорожного движения являются интерпретацией манеры вождения в терминах гендера, включают нормативные представления о психологических и поведенческих свойствах мужчин и женщин, проявляются в характеристиках особенностей взаимодействия субъектов и объектов стереотипизации, обуславливают их аутостереотипы и актуализируются в сложных, требующих внимания ситуациях дорожного движения.
2. Существуют объективные поло-дифференцируемые особенности управления транспортным средством.
3. Гендерные особенности поведения водителей доступны наблюдению участников дорожного движения, обнаруживаются в высказываниях о характере деятельности по управлению транспортным средством и обуславливают категоризацию объекта восприятия по гендерной принадлежности в ситуации отсутствия иных объективных оснований для дифференциации.

Теоретико-методологическая основа: принципы и идеи социально-конструкционистской парадигмы (К. Герген), адаптированные в отечественной социальной психологии Г.М. Андреевой, реализованные и представленные в гендерно ориентированной тематике в теории социального конструирования гендера (И.С. Клецина, Т.В. Бендас, С. Бем, А. Eagly, К. Deaux), в рамках которой гендер понимается как организованная модель социальных отношений между полами, социально сконструированная

основными институтами общества и самим индивидом на уровне индивидуального сознания.

Теоретический подход к изучению социальных стереотипов, предложенный Т.Г. Стефаненко. Концептуальные подходы в рамках направления социального познания и концепция диспозиционной регуляции социального поведения (В.А. Ядов), в которой гендерные стереотипы выступают как конкретные практики взаимодействия гендерных подгрупп (В.С. Агеев, Г.М. Андреева, А.И. Донцов, Т.Г. Стефаненко, Дж. Тернер, А. Тэшфел, W. Doise, S. Moscovici, D.J. Schneider).

Научная новизна исследования:

1. Впервые стереотипизация как механизм социального познания и гендерные стереотипы как его содержательный результат исследованы не только как априорный образ объекта восприятия, категоризованного и вписанного в систему координат гендерной подгруппы, но и как атрибуты непосредственного взаимодействия субъекта и объекта стереотипизации. Это позволило выявить условия и механизмы актуализации гендерных стереотипов взаимодействующих субъектов в контексте дорожно-транспортной ситуации.
2. Новым для техники социально-психологического исследования является использование метода видео- и аудиорегистрации, позволяющего фиксировать перцептивную деятельность субъекта восприятия в реальном социально-психологическом контексте.
3. Выявлены особенности гендерного поведения водителей, получены новые данные о содержании и динамике гендерных стереотипов, включающие имплицитные особенности вождения мужчин и женщин.

Теоретическая значимость исследования: работа вносит вклад в разработку проблематики социального познания, преодолевая ретроспективный подход к исследованию механизма стереотипизации, отдавая дань когнитивистской парадигме и изучению гендерных стереотипов на уровне личностной репрезентации. Ценность работы

заключается в изучении механизма стереотипизации в его непосредственном проявлении во взаимодействии субъекта и объекта стереотипизации, опосредующем интерпретацию поведения воспринимаемого человека как обусловленную гендером. В целом, работа развивает социально-психологическую линию изучения гендерных стереотипов как детерминантов взаимодействия членов гендерных подгрупп. Раскрыты содержание и механизмы формирования гендерно поляризованных образов мужчин и женщин в контексте дорожного движения, сложившихся на основе гендерной идеологии и индивидуальной гендерной идентичности.

Практическая значимость исследования определяется возможностью использовать его результаты при подготовке водителей транспортных средств и обучении сотрудников ГИБДД, с целью повышения надежности водителей-операторов, культуры вождения и предотвращения аварийных ситуаций.

Полученные данные могут быть также использованы при решении вопросов профессионального отбора и психодиагностики.

Основные положения, выносимые на защиту:

1. Гендерные стереотипы участников дорожного движения – это интерпретация манеры вождения в терминах гендера, включающая нормативные представления о психологических и поведенческих свойствах мужчин и женщин. Она проявляется в характеристиках особенностей поведения и взаимодействия субъектов и объектов стереотипизации. Гендерные стереотипы актуализируются в сложных, неординарных и требующих внимания ситуациях дорожного движения.
2. Гендерные стереотипы, актуализируемые представителями гендерных подгрупп в контексте их взаимодействия в дорожно-транспортной ситуации, являются традиционными, соответствуют культуре патриархата, согласно которой эталонным водителем и нормативной точкой отсчета является водитель-мужчина. Подобные гендерные стереотипы поддерживают «гендерную асимметрию» в этой сфере общественной

деятельности, они универсальны для российского дорожного сообщества и разделяются всеми его представителями.

3. На уровне индивидуального сознания гендерные стереотипы влияют на формирование гендерной идентичности. У водителей-женщин она строится по двум основаниям: на основании согласованного в обеих гендерных подгруппах общего стереотипа водителя-женщины, обуславливающего их низкостатусное положение в обозначенном социальном контексте, и на основе аутостереотипов, выстроенных на иных ценностных основаниях по компенсаторному принципу.
4. Процессуальные характеристики водительской деятельности полоспецифичны. Гендерные особенности поведения водителей непосредственно воспринимаются участниками дорожного сообщества, дифференцируются по критерию активности – пассивности и имплицитно связываются субъектом восприятия с полом водителя. Процессуальные характеристики деятельности являются атрибутами гендерной принадлежности субъекта, в соответствии с которыми объекту восприятия приписывается содержание гендерных стереотипов. В этом смысле гендерные стереотипы выступают атрибутивной схемой, детерминирующей взаимодействие.
5. Гендерные стереотипы детерминируют процесс восприятия и взаимодействия участников дорожного движения даже тогда, когда гендерная принадлежность объекта восприятия неизвестна. В этой ситуации ключевым детерминантом становятся характеристики самой деятельности водителя – процессуальные характеристики движения (скорость, интенсивность, резкость), пространственного расположения и связанные с ними временные характеристики исполнения деятельности (ее продолжительность). Они проявляются в вербальных гендерно окрашенных высказываниях, близких по содержанию к гендерным стереотипам.

Методы исследования: в работе преимущественно использованы качественные методы исследования, среди которых: опросный метод (проведение серии глубинных полуструктурированных интервью), исследование методом фокус-группы; а также метод исследования феноменологии трудовой деятельности – метод видеонаблюдения по принципу «субъективной камеры», совмещенный с методом интервьюирования (с последующей оригинальной обработкой совмещенных данных аудио- и видеоматериалов и структурным анализом водительской деятельности). Количественный метод исследования в работе представлен методом контент-анализа.

Достоверность полученных в исследовании данных обеспечивается совокупностью использованного методического инструментария, адекватного целям работы, апробацией методик на этапе пилотажного исследования и репрезентативностью выборки.

Апробация работы: материалы исследования представлены на XII Ежегодном круглом столе «Гендерная Социология – Экономика – Образование» на базе Финансового университета при Правительстве России (Москва, 25 февраля, 2011); на симпозиуме «Социальная психология: теоретические и методологические проблемы» в рамках V Съезда Российского психологического общества (Москва, 14 – 18 февраля, 2012); на заседании лаборатории психологии подростка ФГНУ «Психологический институт» Российской академии образования (Москва, 13 марта, 2012). Результаты исследования нашли отражение в 4-х публикациях автора.

Объем и структура работы: диссертация состоит из введения, четырех глав, выводов по теоретической и по каждой из эмпирических глав, заключения, списка литературы и приложений. Текст диссертации изложен на 161 листе машинописного текста. Библиография включает 184 наименования, в том числе 52 – на иностранных языках. Текст работы иллюстрирован 28 таблицами, содержит 13 приложений.

ОСНОВНОЕ СОДЕРЖАНИЕ РАБОТЫ

Во **Введении** обоснована актуальность темы исследования; определены цель, задачи, гипотезы, предмет и объект исследования; раскрыты научная новизна, теоретическое и практическое значение работы; выдвинуты положения, выносимые на защиту.

В первой главе – «**Гендерный стереотип как предмет социально-психологического исследования**» – раскрыто понятие гендерного стереотипа, его роль в процессе детерминации взаимодействия представителей гендерных подгрупп.

Первый раздел главы посвящен проблематике гендерного подхода в психологии. Уточнено понятие «гендер» в рамках социально-конструкционистской парадигмы (К. Герген, Г. М. Андреева). Гендер понимается как организованная модель социальных отношений между мужчинами и женщинами, конструируемая основными институтами общества (Клецина, 2004; Ильин, 2003; Берн, 2001; Бем, 2004; Белинская, 2008; Собкин, 2002; Матвеева, 2008; Мудрик, 2006; Аронсон, 2006; Хвостов, 2000; Филиппов, 2009; Deaux, Major, 1987; Knobloch-Westerwick, Alter, 2006; Eagly, 1987; Eagly, Wood, 1999; Schneider, 2004; Aebischer, 1985). Рассмотрено понятие гендерной идентичности и механизмы ее формирования (Scott, 1971; Eagly, 1987; Гендерная психология и педагогика: словарь-справочник, 2008; Нартова-Бочавер, 2006; Овчарова, 2006; Лаут, 2005). Сопоставлены основные принципы теории гендерной схемы и теории линз культуры С. Бем (Бем, 2004), обозначена их роль в создании гендерных стереотипов. Отдавая дань биодетерминистской парадигме, рассмотрен ряд верифицированных гипотез, поддерживающих представления о существовании поло-дифференцируемых психофизиологических особенностей как врожденных механизмов регуляции (Анастаси, 2001; Либин, 2000; Ильин, 2004; Belk, Snell, 1986; Hennessy, Wiesensthal, 1999). Сделан вывод о построенной в современном обществе гендерной системе взаимоотношений, в соответствии с которой поддерживается

«патриархальная» иерархия ролей гендерной системы. Речевое поведение и вербальные клише, в которых фиксируются поведенческие нормы культуры, суть гендерные стереотипы – поддерживают выстраивание подобного культурного дискурса и служат одним из ключевых механизмов поддержания существующей «гендерной асимметрии» (Филиппов, 2009).

Во втором разделе рассмотрено понятие гендерного стереотипа, определенного как ключевой детерминант в диспозиционной системе регуляции социального поведения на уровне взаимодействия «группа – группа» (Ядов, 1995; Андреева, 2008; Клецина, 2004). Обозначена его близость к понятиям социального представления (Moscovici, 1984; Донцов, Емельянова, 1987; Мони́на, 2010) и социальной установки, близкой к аутостереотипам (Шихирев, 1999; Краснова, 2004; Рябова, 2008). Гендерные стереотипы определяют как социально конструируемые категории «маскулинность» и «феминность», которые подтверждаются различным поведением и распределением социальных ролей и статусов и поддерживаются психологическими потребностями человека вести себя в социально желательной манере и ощущать свою целостность и непротиворечивость (Гендерная психология и педагогика: словарь-справочник, 2008; Schneider, 2004; Рябова, 2008). Гендерные стереотипы являются разновидностью социальных стереотипов, складываются в процессе общественной коммуникации, передаются индивидам в процессе социализации и играют важную роль в поддержании гендерной стратификации как вертикальной (мужчина «выше» на социальной лестнице, женщина – «ниже») (Краснова, 2004, Римашевская, 2007; Селиванова, 2006; Беликова, 2009; Делокаров, 2000; Попов, 2010; Fazio, Olson, 2003). Подчеркнута роль семантики содержания гендерных стереотипов, посредством которой они становятся внутренним механизмом репрезентации индивидом всей системы социальных отношений (Петренко, Митина, 2000; Брагина, 2009; Сепир, 1993; Аллахвердов, 2000; Roch, 1975). Формирование гендерных стереотипов рассмотрено как с точки зрения

категоризации социального опыта, предопределенного культурой и воспитанием (Агеев, 2008; Doise, Dubois, Beauvois, 1999), так и в процессе его формирования в культуре языка, согласуясь с речевыми практиками повседневности (Брагина, 2009; Розанова, Китайгородская, 2009).

Выделены три группы гендерных стереотипов: стереотипы «мужественности» и «женственности» (Карпов, 2003; Савельев, 2007; Бендас, 2007); гендерные стереотипы, закрепляющие семейные и профессиональные роли в соответствии с полом (Пушкарева, 2003; Семашко, 2003; Краснова, 2004; Малышева, 2008; Гендерные стереотипы в меняющемся обществе, 2009; Broverman, Vogel, Broverman et al., 1972); и стереотипы, связанные с различиями в разделении труда (Maume, 2001).

Рассмотрены основные свойства гендерных стереотипов (Рябова, 2008; Гендерные стереотипы в меняющемся обществе, 2009). Описаны психологические и социальные функции гендерных стереотипов (Андреева, 2005; Донцов, Стефаненко, 2008; Стефаненко, 2007; Агеев, 2008; Буторина, 2009; Абалакина, 1990; Хоткина, 2007; Римашевская, 2007; Beauvois, Joule, Monteil, 1998; Cohen, Lefebvre, 2005; Bodenhausen, Todd, Becker, 2007). Стремление к позитивной групповой идентичности рассмотрено в связи с теорией самокатегоризации Дж. Тернера. Подчеркнута роль социальных функций механизма стереотипизации в межгрупповых отношениях для поддержания сложившейся «гендерной асимметрии».

В заключение первого раздела сделан вывод о гендерных стереотипах как об интерсубъективных конструктах, к которым представители гендерных групп апеллируют в разных жизненных ситуациях.

В третьем разделе рассмотрены конкретные примеры влияния гендерных стереотипов и аутостереотипов на поведение женщин и мужчин в основных сферах общественной жизни. А именно: *семейно-бытовая сфера* (Хоткина, 2007; Абалакина, 1990; Щепаньская, 1991), *сфера профессиональной самореализации* и гендерная сегрегация на рынке труда (Нилов, 2007; Вершинин, 2009; Римашевская, 2007; Баскакова, 1998;

Тарасова, 2008; Гербач, 2004; Исакова, 2007; Дессау, 2010; Hippel, Wiryakusuma, Bowden, Shochet, 2011; Rosenthal, Crisp, 2006), тенденции поло-ролевой стереотипизации обнаружены и в *политике* (Малышева, 2007). Рассмотрены также особенности личностной сферы, стратегии поведения в конфликтных ситуациях (Грошев, 2005) и достижения власти (Окладникова, 2003).

Во второй главе – «Гендерные стереотипы участников дорожного движения» – механизм стереотипизации рассмотрен в контексте дорожно-транспортной ситуации.

В первом разделе второй главы дорожное движение проанализировано как сложная открытая антропотехническая система взаимосвязанных и взаимодействующих подсистем: «водитель – автомобиль – дорога – среда». Обсужден ряд вопросов, связанных с деятельностью водителей по управлению транспортным средством. Рассмотрены модели регулирования дорожного поведения и этапы преобразования информации. Показано, что эффективность деятельности водителя определяется не только его надежностью как водителя-оператора в результате правильного и своевременного анализа и синтеза информации о ситуации на дороге (Амрахов, Блохин и др., 2009; Емельянова, Гусев, 2010; Якубенко, 2001; Чмиль, 2002; Пономаренко, 1994; Saad, 1996; Stern, 1999; ECTRI, 2010; Chatenet, Billard et al., 2010). Сложность всех видов взаимодействия в таких многокомпонентных системах, как «дорожное движение» и «поведение участников дорожного движения», приводит к необходимости рассматривать деятельность субъекта-водителя, включенного в систему «субъект – действие – объект – окружающий мир» (Стрелков, 2001; Каминский, 2010; James, Diane, 2000; Bierness, 1993; Delhomme, Verlhias, Martha, 2009), а саму водительскую деятельность – как социально детерминированную, возможную и существующую только в контексте процессов социальной перцепции, атрибуции и конструирования образа

дорожной ситуации в процесс взаимодействия участников дорожного движения.

В связи с этим во втором разделе обсужден ряд вопросов, связанных с пребыванием личности в «транспортной ситуации». Дано определение транспортной психологии (*traffic psychologie*), определен ее предмет, описаны основные направления ее исследования (Rothengatter, 1997; Underwood, 2005; Скрыпников, 2004; Якубенко, 2001). Дорожное поведение участников движения рассмотрено как форма некоторого общего поведения людей, но сокращенного в пространстве и во времени (Клеббельсберг, 1989). Рассмотрены особенности и ограничения взаимодействия участников дорожного движения (Hennessy, Wiesenthal, 2002). Введено понятие «интактное» дорожное движение (Утлик, 2006) и рассмотрен вопрос о культуре российского дорожного сообщества (Утлик, 2006; Щепаньская, 2003; Чередникова, 2003; Мурыгин, 2001; Воронов, Аль-Батал, 2010). Социальный контекст опосредует влияние социально-психологических механизмов на взаимодействие всего «дорожного сообщества».

В третьем разделе рассмотрены современные методы исследования водительской деятельности, среди которых особое внимание уделено новому методу видеорегистрации – методу «субъективной камеры» (SubCam) (Le Bellu, Lahlou, Nosulenko, 2010), позволяющему погрузиться в феноменологию деятельности субъекта и воспринять окружающий мир глазами этого субъекта. Данный метод становится незаменимым при изучении деятельности, связанной с перемещением в пространстве, в том числе и водительской деятельности.

В четвертом разделе рассмотрены социально-психологические детерминанты гендерного поведения участников дорожного движения. Обозначен ряд полоспецифичных мотивов, сформированных и реализуемых в дорожном поведении водителями: *получение удовольствия от удачной и быстрой езды на автомобиле и стремление к автономии и соперничеству* (Neighbors, Vietor, Knee, 2002; Dogan, Rothengatter et al., 2010; Hennessy,

Wiesenthal, 2002; James, Nahl, 2000). С этих позиций рассмотрены особенности решения когнитивно-коммуникативных задач, анализируются пространственные взаимоотношения партнеров по взаимодействию (Языковая картина мира и система лексикографии, 2006; Гетельманенко, 2010; Hutchins, Palen, 1997). Показано, что гендерные стереотипы – важный детерминант гендерного поведения, они мыслятся референтной точкой отсчета в ситуации восприятия и оценивания поведения другого водителя (Tversky, 1977; Самойленко, Денисова, Шнейдер, 2009). Подчеркнута низкая точность восприятия внутри дорожного сообщества (Cohen, Lefebvre, 2005; Scott, 1971; Neighbors, Vietor, Knee, 2002) и значимость в этой связи гендерных стереотипов и гендерного фактора как детерминантов социально-перцептивного процесса.

В пятом разделе проанализирован процесс формирования перцептивного образа у водителя и роль механизма стереотипизации в этом процессе. Процесс восприятия исследован как механизм социального познания, посредством которого у индивида конструируется образ мира (Леонтьев, 1979; Андреева, 2005; Завалова, 1986; Гиппенрейтер, 2000; Стрелков, 2001; Бергер, Лукман, 1995). Вводятся понятия «перцептивный мир» и «перцептивный образ», через которые восприятие соотносится с образом мира и через него – с деятельностью субъекта (Стрелков, 2001; Барабанщиков, 2006; Пархоменко, 2010). В процессе водительской деятельности у субъекта конструируется единый перцептивный образ ситуации, включающий в себя оперативный образ и образ социального контекста, пространства и времени, в котором протекает его деятельность. Гендерные стереотипы являются частью этого социального образа – они накладываются на воспринимаемый перцептивный мир, делая его более понятным, и позволяют быстро и социально точно познать его и скорректировать собственное поведение в соответствии с этими представлениями и ожиданиями.

В завершении подведены основные итоги всей теоретической части работы.

Третья глава – «Эмпирическое исследование гендерных стереотипов участников дорожного движения».

Первый раздел третьей главы – «Программа исследования» – начинается с постановки проблемы исследования. Формулируются цели, задачи, предмет и объект исследования; определяются методы сбора и обработки данных; описывается процедура исследования и выборка.

Первая часть эмпирического исследования обусловлена необходимостью изучения содержания гендерных стереотипов как важных детерминантов поведения и взаимодействия участников дорожного движения. Целью первого этапа является выявление, анализ содержания и способов конструирования гендерных стереотипов. Предмет исследования – содержание гендерных стереотипов и особенности образов мужчин и женщин-водителей. Объект исследования – водители транспортных средств и содержание их сообщений на автофорумах.

Поставлены задачи, общий смысл которых заключался в выявлении сконструированных в культурном дискурсе гендерно поляризованных образов женщин и мужчин-водителей и оценке универсальности их содержания для всех представителей дорожного сообщества. Использовался метод контент-анализа, проведена серия глубинных полуструктурированных интервью, позволившая выявить динамику особенностей развития и изменения мотивационно-ценностной сферы с увеличением стажа вождения, и метод фокус-группы для оценки распространенности выявленных представлений (на материалах фокус-групп с сотрудниками ДПС и «принципиальными пешеходами»). Постановка цели и задач определила описательный характер первого этапа эмпирического исследования. Всего в первой части исследования приняли участие 65 человек, проанализировано 370 сообщений водителей на 10 автофорумах.

Второй, третий и четвертый разделы содержат описание и анализ результатов изучения гендерных стереотипов участников дорожного движения. Результаты контент-анализа сообщений водителей мужчин и женщин на автофорумах отражены в виде частотного распределения в процентных значениях отдельно для образов мужчин и женщин-водителей, включая все категории, подкатегории и индикаторы подкатегорий. Содержание сообщений мужчин и женщин-водителей включает их представления о других водителях-женщинах и мужчинах и самих себе. Критерием включения характеристики в содержание стереотипов явилось количество ее упоминания, превышающее 25% от числа самой распространенной характеристики всего контента, для аутостереотипов – от числа самой распространенной характеристики в каждой из подгрупп, оценивавших собственный гендер. При подсчете частоты встречаемости индикаторов категорий и подкатегорий использован сегментарный способ подсчета (Богомолова, Малышева, Стефаненко, 2006). Данные обработаны с помощью программы Microsoft Excel, после чего качественно проинтерпретированы (Ядов, 1995). Категориальная сетка с целью повышения надежности методики подвергнута пилотажному кодированию части массива исследуемых данных и дополнена по результатам.

По результатам анализа сообщений мужчин и женщин выделено восемь категорий и семнадцать подкатегорий контент-анализа. У мужчин и женщин-водителей обнаружена общность тенденций при формировании стереотипного гендерного образа водителей. В него включены индикаторы следующих подкатегорий: «характеристики, проявляющиеся во взаимодействии с окружающими водителями транспортных средств» (33% и 23,3% всего контента, соответственно, для мужчин и женщин); «общие качества личности» (21,7% и 24%); «жизненный опыт и культура вождения» (12,1% и 12,5%); «отношение к себе» (8% и 9%); «стиль общения» (5,5% и 4,3%), «внешний вид автомобиля и его оформление» (1,7% и 4%), «внешность водителя и ее оформление» (1,7% и 3,8%); «роли, связанные со

сферой деятельности» (1,4% и 1,8%) и «функциональное назначение автомобиля» (0,8% и 2%).

Таким образом, в **стереотипный образ женщины-водителя** входят следующие характеристики: привлекательная (позитивная оценка внешности водителя), некомпетентная, неуверенная в себе, нерешительная, непредсказуемая, эгоцентричная, мужеподобная, не знает технических характеристик транспортного средства (ТС), основная роль – хозяйственная и супружеская. В **стереотипный образ мужчины-водителя** входят характеристики: импульсивный, уверенный в себе, нервный, с низким интеллектуальным уровнем, прагматичный, грубый, стремится лидировать, не соблюдает правила дорожного движения, агрессивный, напористый, невнимательный к дорожной ситуации, прямолинейный. *Общими характеристиками* в образах водителя-мужчины и женщины являются: неуспешность (много аварий), склонность к риску, высокий социально-экономический статус. **Аутостереотип женщин-водителей** включает характеристики: независимость от чужого мнения, осторожность, активность, высокая самооценка, компетентность, нескромность, мягкость, решительность, трудолюбие, общение с помощью намеков, чувство собственного достоинства, недоверие к другим, ответственность за происходящее перед другими, предусмотрительность. Женщины-водители часто апеллируют к характеристикам автомобиля и его функциональному назначению как атрибуту работы и досуга. При этом их аутостереотип включает характеристику получения неудовольствия от управления автомобилем. Ряд характеристик аутостереотипа женщин-водителей выделен ими по принципу сходства или контраста с образом водителя-мужчины: по сходству – импульсивность, несоблюдение ПДД, предприимчивость, уверенность в себе, нервность, неуспешность, напористость; по контрасту – вежливость, миролюбивость, внимательность к дорожной ситуации, альтруизм, толерантность, снисходительность и уважение к другим. Многие ценностные основания аутостереотипа женщин-

водителей социально желательны и нормативны. Они позволяют им поддерживать позитивный образ себя и высокую самооценку, удовлетворительно оценивать свое поведение и повышать статус представителей своей группы. Данную тенденцию ярко демонстрируют женщины – профессиональные водители: смыслообразующие основания их деятельности неспецифичны с гендерной точки зрения – они заданы профессиональной ролью водителя. Имманентно сопоставляя себя с группой мужчин, женщины для сравнения используют, с одной стороны, те основания, в которых они априори превосходят последних, или вовсе не требуют сравнения с ними (вождение как профессия). С другой стороны – аутостереотип женщин включает негативные качества, присущие образу мужчины-водителя. В этом смысле образ водителя-мужчины является *эталонным*. Тенденция в качестве нормативного критерия сравнения использовать образ водителя-мужчины выявлена также у участников фокус-групп (сотрудников ДПС и пешеходов).

Так, в сознании женщин-водителей сосуществуют *стереотип женщины-водителя*, закрепляющий второстепенное положение и общую несостоятельность водителей-женщин в дорожном движении, и *аутостереотип*, к которому они гибко обращаются в зависимости от требований ситуации (успех, неудача, например) и который позволяет им поддерживать позитивный образ себя. Стереотипный *образ водителя-мужчины* практически не отличается от его аутостереотипа. Мужчины подчеркивают получение удовольствия от управления автомобилем и апеллируют к противоправным ролям. *Общими характеристиками*, входящими в аутостереотипы водителей мужчин и женщин являются: приверженность к своей группе / отсутствие приверженности к своей группе и выражение негативного отношения к другому водителю. И мужчины, и женщины-водители поддерживают *позитивную групповую идентичность* через приписывание представителю «Чужой» группы негативных

характеристик: образу мужчины – неуважение к другим, интолерантность, нескромность; образу женщины – неспособность к вождению.

Данные, полученные в общей серии из 40 глубинных интервью с респондентами водителями-мужчинами и женщинами, как любителями, так и профессионалами, также позволили дополнить результаты контент-анализа в отношении динамики гендерно-сконструированных образов мужчин и женщин-водителей. Оказалось, что гендерный признак как значимый фактор, на который водители ориентируются в дорожном движении, выделяется уже у начинающих водителей-мужчин и женщин – со стажем до двух лет в возрасте 18 – 23 лет. В данной подгруппе начинают складываться доминирующие мотивы поведения в дорожном движении, которые обозначаются как основная мотивационная тенденция поведения уже в группе водителей мужчин и женщин со средним стажем вождения (3 – 10 лет) в возрасте 23 – 29 лет. Так, у водителей-женщин основными мотивами поведения являются мотивы безопасности и преодоления неуверенности в себе. У водителей-мужчин – мотивы самореализации (самоэффективности) и приобретения материального благополучия и признания профессионального успеха как водителя. Гендерный фактор чаще упоминается водителями-мужчинами и женщинами со средним стажем вождения (3 – 10 лет): они апеллируют к гендерной принадлежности других водителей, интерпретируют их поведение в соответствии с ней, прогнозируют его и выстраивают собственное поведение в различных дорожно-транспортных ситуациях (ДТП и других сложных, неординарных ситуациях дорожного движения). Гендерный фактор реже упоминается в категории водителей с большим стажем вождения (свыше 10 лет и в возрасте 35 – 56 лет), в том числе водителей-профессионалов, и ключевым становится фактор возраста и опыта водителя. Видоизменяются и доминирующие мотивы поведения у опытной категории водителей: у женщин-водителей мотив собственной безопасности начинает соизмеряться с безопасностью других, тогда как у

мужчин ориентация на личные достижения (успех, статус) сменяется ориентацией на безопасную безаварийную езду как достижение.

Данные, полученные по результатам двух фокус-групп, участники которых имеют статус «третьих лиц» по отношению к ситуации взаимодействия гендерных подгрупп водителей – сотрудники *дорожно-патрульной службы ГИБДД* и группа *«принципиальных пешеходов»*, свидетельствуют о близости содержания гендерных стереотипов у всех членов дорожного сообщества. Участники фокус-групп включают в стереотипные образы водителей характеристики их манеры вождения: неуверенной, медлительной, отстраненной – у женщин-водителей; уверенной, активной, с частыми нарушениями правил – для мужчин-водителей. В отличие от представлений самих водителей, инспекторы и пешеходы выделяют характеристики: тревожность и эмоциональность в образе женщины-водителя и эмоциональная выдержанность и спокойствие – в образе мужчины. У сотрудников ДПС прослеживались аффективные негативно окрашенные оценки женщин-водителей, что проинтерпретировано в связи с характером взаимодействия сотрудников ДПС с водителями-женщинами, требующим совмещения двух ролевых профилей, тогда как при взаимодействии с водителями-мужчинами подобная ролевая нагруженность снималась. Фокус-группы проведены по общей схеме разработанного топик-гайда. С целью повышения надежности данных проведена серия из восьми дополнительных глубинных интервью с сотрудниками ДПС. Наименьшая значимость гендерного фактора взаимодействия участников дорожного движения установлена в группе пешеходов.

Результаты исследования также позволили сделать вывод о существовании латентных тенденций, связанных с расовыми и этническими предубеждениями в сфере дорожного движения.

В заключительном разделе третьей главы представлена общая интерпретация результатов всей первой части эмпирического исследования

и выводы, в которых отражается содержание гендерных стереотипов, подводятся итоги о способах их конструирования и тех мотивационно-ценностных основаниях, которые на уровне индивидуального сознания поддерживают «гендерную асимметрию», самовоспроизводящуюся в дорожном поведении водителей. Намечается путь преодоления гендерных стереотипов через развитие аутостереотипов и поиск иных ценностных оснований, отличных от господствующих маскулинизированных ценностей патриархальной культуры.

Четвертая глава – «Эмпирическое исследование гендерного поведения участников дорожного движения».

В первом разделе четвертой главы представлена программа второго этапа исследования: проблема, цели, задачи, предмет и объект исследования; формулируется гипотеза исследования; определяются методы сбора и обработки данных; описываются процедура исследования и выборка.

Вторая часть эмпирического исследования обусловлена необходимостью изучения гендерных стереотипов во взаимосвязи с особенностями поведения участников дорожного движения и нацелена на рассмотрение механизма их актуализации в реальной деятельности представителей гендерных подгрупп. *Целью* эмпирического исследования является изучение стереотипизации как механизма актуализации гендерных стереотипов у участников дорожного движения в момент восприятия реального гендерного поведения. *Предмет исследования* – объективное гендерное поведение мужчин и женщин-водителей. *Объектом исследования* являются участники дорожного движения (водители-мужчины и женщины, сотрудники ДПС, пешеходы). Общий смысл *задач* исследования заключается, во-первых, в анализе структуры водительской деятельности представителей гендерных подгрупп; во-вторых, в изучении вербализуемых респондентами гендерно окрашенных характеристик наблюдаемой деятельности водителя; в-третьих, в сопоставлении наблюдаемой деятельности водителя с этими оценками.

Содержательная гипотеза исследования состоит в предположениях относительно оснований, актуализирующих механизм гендерной стереотипизации. Выдвинуты предположения о существовании объективных поло-дифференцируемых особенностей управления транспортным средством, которые доступны наблюдению участников дорожного движения, обнаруживаются в вербальных гендерно окрашенных оценках и обуславливают категоризацию объекта восприятия по гендерной принадлежности в ситуации отсутствия иных объективных оснований для дифференциации.

Процедура исследования: изучена реальная деятельность и поведение водителей-мужчин и женщин, управляющих легковым ТС (транспортным средством). С этой целью рекрутировано *12 водителей* (четверо мужчин и женщин со стажем вождения менее двух лет в возрасте 21 – 26 лет и восемь мужчин и женщин со стажем вождения более 10 лет в возрасте 30 – 45 лет), которым предлагалось самостоятельно проехать по заранее разработанному маршруту. Деятельность водителей и их поведение записаны на три видеокамеры: два стандартных видеорегистратора, фиксирующих панорамный обзор (перцептивное поле водителя) и двигательную активность водителя (повороты головы, жесты); и одна – миниатюрная «субъективная камера» (SubCam), закрепленная в оправе очков, полностью фиксировала перцептивную активность водителя и его фокус внимания в каждый момент времени в процессе управления автомобилем. Условия сбора эмпирических данных контролировались с целью повышения надежности данных и валидности всего исследования.

Осуществлен структурный анализ водительской деятельности, реализованный на материалах трех видеорегистраторов, с целью выявления ее поло-дифференцируемых особенностей у водителей-мужчин и женщин. Описание и анализ результатов, полученных методом ***структурного анализа деятельности*** (Мушегян, Ильясов и др., 1976) водителей-мужчин и женщин, представлен во втором разделе и включает процесс поэтапного

анализа действий водителя в процессе совершения маневра с учетом реального контекста самой деятельности. Выделены этапы совершаемого маневра (*подготовительный, основной и завершающий*). Для каждого этапа рассчитаны следующие параметры: 1. *Камера SubCam (голова)*: общее время фиксации водителя на движущихся объектах и на неподвижных объектах, количество данных объектов, входящих в фокус внимания водителя, включая содержательное описание данных объектов; 2. *Камера (панорама)*: общее количество объектов, находящихся в поле внимания водителя на каждом этапе совершаемого маневра; 3. *Камера (глаза)*: количество движений водителя в системах «голова – тело» и «глаза – голова», на основе чего дополнительно проанализирована скорость переключения внимания. Результаты анализа рассчитаны как ряд производных параметров. Проанализирована тенденция формирования перцептивного поля у водителей поэтапно. Выявлен ряд особенностей, связанных с характером исполнения водительской деятельности и распределения внимания. Так, *общее усредненное время маневра* у женщин-водителей составило 57,5 с, тогда как аналогичный маневр у мужчин-водителей занял 24,2 с, что в 2,5 раза быстрее. Наибольшее время водителями тратится на подготовительный этап, который своей целью ставит восприятие и анализ актуальной дорожной ситуации для принятия решения о совершении собственно действия – маневра. У женщин-водителей он составляет 49,5 с, у мужчин-водителей в три раза меньше – 15,3 с. Рассчитано *усредненное время фиксации внимания на объектах* на каждом этапе маневра. Проанализировано содержание поля и фокуса внимания водителей. Внимание мужчин-водителей направлено преимущественно на контроль ТС, движущихся в попутном и встречном направлениях и ожидающих очереди на поворот как на объективно наиболее значимые помехи в процессе совершения предполагаемого маневра. Также ими осуществляется контроль светофора, зеркал бокового и заднего вида и полос попутного и встречного направления. Выявлена особенность данного этапа у

водителей-женщин: перцептивный образ дорожной ситуации формируется ими в две фазы. Первая заключается в общей ориентировке в дорожной ситуации: внимание водителя распределяется между всеми объектами поля безотносительно к их значимости для дальнейшего маневра. В фокусе внимания водителей-женщин находится светофор, контролируются полосы попутного и встречного направления, движущиеся и ожидающих очереди на поворот ТС. Четыре женщины из шести контролируют дополнительно такие побочные переменные, как движение пешеходов и ТС, движущееся вне актуальной ситуации, что свидетельствует об ином способе распределения внимания у женщин-водителей по сравнению с мужчинами-водителями. На подготовительном этапе водители-женщины затрачивают почти в 1,5 раза больше внимания на неподвижные объекты по сравнению с водителями-мужчинами. Отсутствие сформированной соподчиненной иерархии значимых источников информации для совершения маневра приводит к появлению второй фазы у водителей-женщин, на которой воспринимаемое перцептивное поле сужается и внимание распределяется на наиболее важные движущиеся объекты. Так, женщина-водитель компенсирует недостаток информации об этих объектах и адаптируется к новому контексту дорожной ситуации. У *водителей-мужчин* подготовительный этап реализуется в одну фазу, совмещающую задачи адаптации и ориентировки с учетом осознания значимости объектов ситуации и соответствующего распределения внимания на них. Увеличение перцептивного поля, характерное для данного этапа, достигается водителями путем их активной деятельности по анализу дополнительной информации (от зеркал бокового и заднего вида и т.п.).

Основной этап исполнения действия составляет 3,7 с и 3,8 с для мужчин и женщин-водителей, соответственно. На данном этапе задача водителей сводится к сверке, антиципируемой на основе оценки и прогноза изменений дорожной ситуации с ее реальными преобразованиями. На этапе исполнения действия *мужчины-водители* затрачивают на движущиеся объекты почти в 3,5 раза больше времени по сравнению с подгруппой женщин, и в 1,5 раза

больше – на завершающем этапе. Максимальный контроль дорожной ситуации обнаружен у *женщин-водителей* на данном этапе: в момент совершения маневра они привлекают дополнительную информацию о движущихся объектах.

Этап завершения маневра у женщин-водителей длится 2,5 с, у водителей-мужчин – 4,8 с. Внимание *водителей-мужчин* на данном этапе направлено на контроль зеркал бокового вида с целью проверки успешности совершенного маневра и ориентировки в новой дорожной ситуации при включении в нее. Внимание *водителей-женщин* распределено иначе: прежде всего контролируются впереди идущие и встречные ТС, что не отвечает задачам контроля и адаптации, основным для данного этапа. Женщинами контролируется левое зеркало, неуместное в контексте анализируемого маневра, внимание переключается на карту маршрута движения и в салон ТС. Так, наряду с пренебрежением контроля успешности совершенного маневра, женщины-водители не адаптировались к новой ситуации движения, что отражается на увеличении продолжительности подготовительного этапа следующего маневра. Перцептивная активность женщин-водителей, превышающая в три раза тот же параметр на данном этапе у водителей-мужчин, суть побочная в отношении деятельности вождения. На завершающем этапе скорость переключения внимания у женщин-водителей почти в два раза ниже, чем у водителей-мужчин.

Таким образом, проведенный анализ продемонстрировал существование объективно различающегося полодифференцируемого поведения и выявил ряд особенностей водительской деятельности у мужчин и женщин-водителей.

Далее, на основе видеоматериалов SubCam отобрано пять видеосюжетов, которые случайно предъявлялись респондентам, на основе чего проводилась серия интервью с водителями мужчинами (34 человека) и женщинами (31 человек) с различным стажем вождения (*менее трех лет и свыше десяти лет*), не участвовавших в первом этапе исследования по сбору

банка данных. Сформированные группы позволили проконтролировать независимые переменные (стаж вождения и пол), что повышало надежность полученных эмпирических данных. Общая задача, поставленная перед респондентами, – дать характеристику наблюдаемой водительской деятельности при условии, что пол субъекта деятельности был нивелирован благодаря использованию перчаток. Всего было проведено 325 интервью.

Проанализирован вербальный ряд респондентов: количество характеристик, которые респонденты связывали с полом водителя, как атрибутивные схемы гендерной принадлежности, при условии отсутствия специальной задачи на поиск гендерных оснований в воспринимаемом видеоряде составила 66% общего количества характеристик (с водителем-мужчиной – 38%, с водителем-женщиной – 28%). Остальные характеристики распределились следующим образом: 16% – содержание гендерных стереотипов; 9% – аутостереотипы; 4% – характеристики, относящиеся к опыту и стажу вождения; 5% – аффективные оценки респондентами деятельности вождения (близость к собственному стилю вождения, комфортность). Показана роль гендерного признака при восприятии деятельности и поведения другого водителя: опираясь на него, участники дорожного движения структурируют, упорядочивают и воспринимают сложный контекст дорожной ситуации с целью его понимания и последующей интерпретации.

Гендерно дифференцируемые характеристики деятельности водителя-мужчины и водителя-женщины проанализированы в зависимости от пола и стажа самих респондентов (по группам: мужчины и женщины-водители со стажем менее трех и свыше десяти лет). Продемонстрирована общность тенденций для всех подгрупп. В процессе анализа вербализованные респондентами характеристики были разделены на два принципиальных класса: *характеристики собственно деятельности* и поведения водителя, описываемые в терминах движения («не торопится», «лезет», «долго стоит», «обгоняет», «не смотрит в зеркала», «плавные движения»). Второй класс –

интерпретация этих характеристик в соответствии с контекстом дорожной ситуации («предаварийная ситуация», «едет по правилам», «адекватно», «нормально едет», «отвлекается постоянно», «лишний маневр»), и как атрибуция к личности водителя – в соответствии с представлениями о гендерном поведении («аккуратная», «самоуверенный», «ей должны все уступить», «королева на дороге», «паникует»). С целью сопоставления и анализа гендерных характеристик деятельности водителя-женщины и водителя-мужчины введена независимая десятичная шкала оценки и подсчитан *удельный вес* каждой характеристики. В результате выявлено, что полодифференцируемые характеристики деятельности ***водителей-мужчин и женщин***, которые выделяют и мужчины, и женщины-водители с различным стажем, одинаковые по содержанию, но отличаются по удельному весу. Так, например, самой распространенной характеристикой женщин-водителей является «спокойно едет, не торопится» (приписанный вес равен 10); а одной из редких – «большая скорость» (0,8). Тогда как для мужчин – наоборот: «гоняет, топит, большая скорость» (9,8) и «спокойно, не спешит и без ускорений» (4,9). Выявлена тенденция взаимосвязи ряда биполярных характеристик с различной гендерной принадлежностью водителя. Она относится к основным характеристикам движения, а именно: *скорости движения* («не обгоняет, не топит» (0,7) и «обгоняет справа» (4,5) – характеристики водителей-женщин и мужчин, соответственно); *резкости* («дергаются, мельтешат» (5,8) и «плавные, нерезкие движения» (3,2) – для женщин-водителей; «не дергаются, без суеты» (2,8) – для мужчин); *интенсивности* («оперативно и уверенно перестраивается, быстро делает маневры» (3,7); «не может выехать, тормозит» (2,5) для водителей-женщин и мужчин, соответственно). Второе место по весу занимает характеристика пространственного расположения по отношению к другому водителю – дистанция («большая дистанция» (4,5) и «близко подъезжает к другим машинам» (0,8) – для женщин-водителей; «близко жметя и подъезжает к другой машине» (3,5) – для водителей-мужчин). Выявлены априорные

атрибуты гендерной принадлежности, воспринимаемые только в отношении водителей-женщин или мужчин. Для водителей-женщин ими является *критерий времени* в сторону увеличения его продолжительности. В отношении водителей-мужчин – критерий *соблюдения предписанных правилами норм поведения* с тенденцией к их нарушению. Оба эти критерия выделены всеми подгруппами респондентов, являются основными, наряду с процессуальными характеристиками движения, и специфичными в своей атрибуции, так как «работают» только в направлении одной из гендерных подгрупп. *Интерпретативные характеристики деятельности* водителей-мужчин и женщин соответствуют содержанию гендерных стереотипов (для водителя-мужчины: «хороший водитель, адекватный, все продуманно и обоснованно» (10), «агрессивно, на грани фола» (9,8), «уверенный водитель, уверенно водит» (7,6) и другие; для водителя-женщины: «аккуратное, безопасное вождение» (9,7), «едет в своем ритме» (4,8), «отвлекается постоянно» (4), «нормально водит» (3,7), «неуверенна в себе» (3,2), «боится помешать» (2,5), «непредсказуемые» (4,8), «водят хуже» (2,2) и другие).

Таким образом, при восприятии реального поведения водителя респонденты мужчины и женщины выделяют гендерные особенности поведения, связанные с процессуальными характеристиками деятельности (интенсивность движения, пространственная локомоция, перцептивная активность и т.д.). Попытка выявить условия актуализации подобной гендерной интерпретации манеры вождения приводит к необходимости выхода за рамки описания вербального ряда респондентов и его сопоставления с наблюдаемым поведением водителя. Методом ***совмещенного анализа аудио- и видеоматериалов*** реализована попытка выявить условия актуализации гендерных стереотипов в ситуации дорожного движения. Он позволил реконструировать процесс восприятия и анализа респондентом деятельности наблюдаемого водителя: объективно описывая действия водителей, в опоре на вербальные характеристики этой деятельности и атрибуцию ее субъекту пола, нам представилось возможным

отследить как бы фокус внимания самого респондента. Предложенный исследовательский прием позволил рассмотреть механизм стереотипизации в действии, в момент непосредственного появления гендерных стереотипов. В результате выделены *способы действия наблюдаемого субъекта*, адресующие респондентов к манере вождения женщины или мужчины-водителя. Водитель назывался «женщиной», когда: движение в сторону совершения маневра начиналось, но прерывалось; водитель длительное время ожидал чего-либо; снижалась скорость движения; увеличивалась продолжительность совершения маневра; водитель возвращался к исходному положению при оценке собственных действий как неверных; высокая перцептивная активность водителя не сопровождалась движением ТС и т.д. Водитель назывался «мужчиной», когда респонденты наблюдали: увеличение скорости движения; высокую перцептивную активность водителя; высокий темп исполнения маневра без предварительной ориентации в ситуации; высокую интенсивность исполняемого маневра и одновременный контроль других движущихся транспортных средств; преодоление перекрестка ранее остальных участников движения; продолжение движения на красный сигнал светофора и другие действия.

Описанные способы действия, латентно оцениваемые и анализируемые *всеми* подгруппами респондентов (включая участников фокус-групп), были разделены по одному общему основанию – представлениям *об активности и пассивности* как универсальной бинарной оппозиции и универсальных имплицитных конструктах, существующих в сознании индивида. **Семантический анализ** этих конструктов продемонстрировал их очевидную «гендерность» и одновременную взаимосвязь с понятием движения и его процессуальными характеристиками. По данным дополнительного анализа точность оценки приписываемого пола всеми респондентами достигает 86% (всех наблюдений) для водителя-мужчины и 71% для водителя-женщины, что позволяет говорить о гендерном поведении водителей как доступном восприятию и универсальном с точки зрения механизма, обуславливающего

его восприятие всеми представителями дорожного сообщества. Гипотеза подтвердилась.

В третьем разделе представлена общая интерпретация результатов всей второй части эмпирического исследования и выводы, в которых механизм стереотипизации рассмотрен в действии, а гендерные стереотипы – в момент их возникновения как потребности обратиться к пласту социально-устойчивых и разделяемых всеми представлений. Катализатором, актуализирующим гендерные стереотипы, обозначен не только сам объект стереотипизации, но и его фактическая деятельность, связанная с рядом полоспецифичных особенностей, обуславливающих существование гендерного поведения. Восприятие этих особенностей универсально для всех членов дорожного сообщества и актуализирует гендерные стереотипы как атрибутивные схемы, детерминирующие взаимодействие участников дорожного движения.

В четвертом разделе кратко рассмотрены результаты всего эмпирического исследования: снятие априорности в изучении стереотипов обусловлено движением от изучения вербальных клише к изучению их актуализации в гендерном поведении и самостоятельном анализе последнего.

В **Заключении** раскрыто общее значение проделанной работы и ее вклад в изучение детерминант процесса социального познания индивидом, намечены перспективы дальнейшего исследования.

Результаты проведенного диссертационного исследования позволили сделать следующие **ВЫВОДЫ**.

1. Одним из важных детерминантов социальных взаимоотношений в дорожном сообществе являются гендерные стереотипы участников дорожного движения. Содержание образов мужчины и женщины-водителя согласованно у всех членов дорожного сообщества и является результатом интерпретации манеры вождения в терминах гендера, проявляющейся в характеристиках особенностей поведения и

взаимодействия субъектов и объектов стереотипизации. Гендерные стереотипы актуализируются в сложных, неординарных и требующих внимания ситуациях дорожного движения.

2. Сконструированные в культурном дискурсе образы водителей мужчин и женщин закрепляются на уровне индивидуального сознания, поддерживаются и самовоспроизводятся в дорожном поведении водителей. Стереотипный образ мужчины-водителя является нормативной точкой отсчета и поддерживает, тем самым, «гендерную асимметрию» в этой сфере общественной деятельности. Стереотипный образ женщины-водителя раздваивается: позитивный образ себя они поддерживают через аутостереотип, содержащий социально желательные характеристики (снисходительная, вежливая и т.п.), что компенсирует их второстепенное положение в соответствии с разделяемым всеми образом водителя-женщины (неуверенная, нерешительная и т.д.).
3. Существуют гендерные особенности реального поведения водителей. Деятельность водителей-мужчин и женщин различается по скорости, интенсивности и резкости ее исполнения. У женщин-водителей на подготовительном этапе совершения маневра выявлена двухфазность, которая связана с неверным распределением внимания на движущиеся и неподвижные объекты дорожной ситуации. На этапе завершения маневра водители-женщины, в отличие от мужчин, не контролируют эффективность совершенного маневра и не адаптируются к новой дорожной ситуации. В целом, водители мужчины реализуют маневр в 2,5 раза быстрее.
4. Гендерные особенности поведения водителей доступны наблюдению участников дорожного движения, обнаруживаются в высказываниях о характере деятельности водителя, дифференцируются по критерию активности – пассивности и обуславливают категоризацию объекта восприятия по гендерной принадлежности в ситуации отсутствия иных

объективных оснований для дифференциации. В этом смысле гендерные стереотипы выступают атрибутивной схемой, детерминирующей взаимодействие.

Основное содержание диссертационного исследования отражено в четырех публикациях автора (общий объем – 2,2 п.л., авторский вклад – 2,2 п.л.).

Публикации в рецензируемых журналах, рекомендованных ВАК при Министерстве образования и науки РФ для публикации основных результатов диссертационных исследований:

- 1. Кабалеvская, А.И. Гендерные стереотипы участников дорожного движения / А.И. Кабалеvская // Российский научный журнал. – 2011. – №1 (20). – С. 212–218 (0,5 п.л.).**
- 2. Кабалеvская, А.И. Гендерные стереотипы и их роль в основных сферах общественной жизни / А.И. Кабалеvская // Российский научный журнал. – 2011. – №2 (21). – С. 176–181 (0,5 п.л.).**
- 3. Кабалеvская, А.И. Современные методы исследования водительской деятельности в транспортной психологии / А.И. Кабалеvская // Российский научный журнал. – 2012. – №3 (28). – С. 205–210 (0,4 п.л.).**
- 4. Кабалеvская, А.И. Представления о гендерных стереотипах в современной социальной психологии / А.И. Кабалеvская // Психологические исследования. – 2012. – № 2(22). – С. 4. – <http://psystudy.ru> (0,8 п.л.).**