

Восприятие беременными себя и других водителей в качестве участников дорожно-транспортной среды

О.А. ЕРШОВА*,
ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия,
Olga_people@mail.ru

*В статье приведены результаты исследования, посвященного изучению особенностей восприятия беременными женщинами — водителями дорожно-транспортной среды, ее участников и себя как водителя. Исследование проводилось на базе женских консультаций г. Москвы, респондентами выступили 30 беременных женщин — водителей и 30 небеременных женщин — водителей в качестве контрольной группы. Основная цель проведенного исследования заключалась в выявлении особенностей восприятия беременными и небеременными женщинами — водителями себя как водителя, дорожно-транспортной среды и ее участников. Для анализа особенностей эмоционально-смысловых представлений беременных и небеременных женщин — водителей использовались методики «Личностный дифференциал», «Незаконченные предложения», проективная методика «Я — водитель». Для оценки различий между восприятием себя как водителя беременными женщинами — водителями и небеременными женщинами — водителями использовался *t*-критерий Стьюдента. Полученные в ходе исследования результаты позволяют сделать вывод, что между восприятием себя как водителя беременными и небеременными женщинами — водителями существуют значимые различия. В большей степени они выражаются в повышенной эмоциональности беременных женщин, их погруженности в собственное состояние и более негативной оценке своих водительских навыков.*

Ключевые слова: дорожно-транспортная среда, беременность, эмоционально-смысловые представления, социальная перцепция.

Введение

Беременность как один из важнейших аспектов жизни женщины изучена достаточно широко. Многие исследова-

ния в этой области посвящены особенностям физического и психического состояния беременной, характеристикам ее восприятия плода и причинам и след-

Для цитаты:

Ершова О.А. Восприятие беременными себя и других водителей в качестве участников дорожно-транспортной среды // Социальная психология и общество. 2018. Т. 9. № 4. С. 61–73. doi: 10.17759/sps.2018090406

* Ершова Ольга Александровна — магистр психологии, ФГБОУ ВО МГППУ, Москва, Россия, Olga_people@mail.ru

ствиям каких-либо изменений в окружающей беременную женщину среде. Исследования А.С. Батуева, И.В. Добрякова, Г.Г. Филипповой [1; 3] позволяют анализировать особенности влияния внешней среды на развитие плода, формирование материнского инстинкта и протекание всего периода беременности в целом. Однако вопрос противоположного характера — влияние беременности на взаимоотношения женщины с окружающей средой, на ее восприятие себя и других людей — на данный момент остается открытым.

С точки зрения психологии дорожного движения человек — это субъект дорожно-транспортной среды (далее — ДТС) и все его действия рассматриваются без отрыва от нее. На поведение человека как субъекта ДТС прямое воздействие оказывают все входящие в ДТС элементы и факторы: особенности ландшафта, дорожные знаки, участники ДТС, встречающиеся на дороге, и пр. [8]. В свою очередь, процесс непосредственного взаимодействия человека с ДТС может оказывать влияние на его психическое и физическое состояние. Поэтому с точки зрения психологии дорожного движения понятие ДТС всегда рассматривается с учетом ее участников [4; 12].

Таким образом, исходя из существующих на данный момент представлений можно рассматривать ДТС как совокупность социальных, социально-природных и социально-технических условий, в которых протекает жизнь и деятельность человека, социальных групп, общества и государства, созданных людьми с целью удовлетворения их жизненных, духовных и других потребностей путем организации транспортировки необходимых предметов, вещей, энергии, информации и самих себя [7].

Так как участники ДТС являются неотъемлемым звеном трафика и в то же время выступают субъектами взаимоотношений, возникающих в условиях ДТС, изучение особенностей их взаимодействия становится особенно интересным.

Для большинства водителей очевиден тот факт, что благополучность поездки каждого отдельного водителя зависит не только от него, но и от других. Динамика трафика находится в прямой зависимости от действий участников дорожного движения независимо от того, водители это, пассажиры или представители дорожных служб [7]. Поэтому каждый водитель в процессе движения старается оценить, насколько он может быть уверенным в адекватности действий окружающих. Однако именно эта оценка подвержена большому количеству ошибок, так как сама по себе система «Водитель — автомобиль — дорога — среда» представляет собой сложную вероятностную систему, т. е. не поддается 100%-ному прогнозированию. Поэтому движение в условиях ДТС всегда связано с риском для любого водителя.

В процессе движения водитель может по-разному воспринимать других участников ДТС. Условно в восприятии водителя автомобиля можно выделить три собирательных образа, с которыми у него ассоциируются окружающие: «угроза», «помеха», «товарищ». То, каким водитель видит другого водителя, будет напрямую влиять на формируемую им стратегию поведения в трафике [11]. Это позволяет нам сделать вывод, что адекватное восприятие водителями друг друга является одним из наиболее важных условий безопасности дорожного движения.

Кроме восприятия водителем других у него самого в процессе обучения вождению и в последующем вождении в

течение определенного периода складывается образ себя как водителя. Этот образ напрямую связан с обученностью и самооценкой водителя. От того, на каком уровне находится его самооценка себя как водителя, зависят его надежность, способность правильно и спокойно управлять автомобилем, адекватно оценивать дорожную ситуацию и вовремя предвидеть поведение другого водителя [5].

Уровень самооценки себя как водителя также в определенной мере проявляется как доверие, в данном случае — себе самому. Если водитель не уверен в своей способности управлять автомобилем и контролировать дорожную ситуацию, увеличивается его нервно-психическое напряжение, появляется тревога, а как следствие, повышается риск попадания в ДТП. Таким образом, водитель может неосознанно ставить под сомнение свою надежность и, возможно, еще больше принижать надежность другого водителя [12].

В силу того что с началом беременности в организме женщины происходят достаточно сильные физиологические и психологические изменения, ее поведение в условиях трафика представляет собой особый интерес для исследователя.

Наиболее очевидными проявлениями беременности могут быть снижение возбудимости коры головного мозга, возможная заторможенность действий, общее снижение активности, ограничение взаимодействий с внешней средой и повышение потребности в сне и покое [3]. В большей мере это объясняется возникновением в головном мозге женщины так называемой материнской доминанты [1]. Она также может оказывать влияние на направленность внимания женщины, которое после осознания беременности часто переориентируется на внутреннее состояние.

В современных научных источниках существует достаточно мало исследований, посвященных изучению беременных женщин за рулем. Основная масса исследований, посвященных беременным женщинам — водителям, являются скорее художественными, чем научными. Наиболее интересными нам представляются книга Сильвы Гросзовой «Женщина за рулем» [2], отдельная часть которой отводится именно беременным женщинам — водителям. Одна из наиболее интересных и имеющих высокую практическую значимость работ в этой области — исследование канадских ученых под руководством доктора Дональда Редельмейера, которое показало, что риск попадания в автомобильную аварию во время беременности увеличивается на 42% [14]. Такие симптомы, как усталость, боли в спине, тошнота, рассеянность и бессонница, могут ослабить бдительность и уверенность беременной женщины на дороге, сделать ее более уязвимой.

Тем не менее беременность не является противопоказанием для вождения, по мнению доктора Дональда Редельмейера, достаточно только более внимательно оценивать свое состояние перед поездкой и водить более аккуратно [14; 15].

Однако, как было сказано выше, состояние водителя и его поведение зависят не только от него самого — оно выстраивается и корректируется в процессе взаимодействия между участниками ДТС, поэтому очень важно изучить специфику восприятия водителем других водителей и себя самого, особенно если это касается такой специфической категории участников ДТС, как беременные женщины.

Особый интерес представляет восприятие себя, окружающих и среды беременной женщиной, включенной в ДТС.

Очевиден тот факт, что ДТС является достаточно стрессовой для многих людей в силу напряженности трафика, большого количества участников и отвлекающих деталей. Состояние беременности может оказывать влияние на поведение женщины в транспортном потоке, а следовательно, является важным аспектом в изучении взаимоотношений между участниками ДТС.

Эмпирическое исследование

Цель исследования заключается в сравнении особенностей восприятия беременными себя и других водителей в качестве участников дорожного движения.

Указанная цель исследования обуславливает решение следующих задач:

1) изучить особенности эмоционально-смысловых представлений беременных и небеременных женщин — водителей о себе как водителях и других водителях;

2) определить, существуют ли значимые различия в восприятии у беременных и небеременных женщин;

3) охарактеризовать особенности восприятия у беременных женщин в случае выявления значимых различий в результатах.

В качестве *гипотезы* выступает предположение о том, что восприятие ДТС и участников дорожного движения у беременных и небеременных женщин — водителей значительно различается.

Выборка, сформированная для исследования, состояла из двух групп: 30 беременных женщин — водителей и 30 небеременных женщин — водителей в качестве контрольной группы. Все участницы были отобраны по следующим характеристикам: возраст — от 25 до 35 лет,

стаж вождения — от 5 до 7 лет, срок беременности — от 13 до 26 недель (второй триместр), беременность первая по счету (для группы беременных).

Для анализа особенностей эмоционально-смысловых представлений беременных и небеременных женщин — водителей использовались *методики* «Личностный дифференциал», «Незаконченные предложения» Сакса—Леви, проективная методика «Я — водитель» [6; 8; 10].

Для оценки различий между восприятием себя как водителя беременными женщинами — водителями и небеременными женщинами — водителями использовался *t*-критерий Стьюдента. Расчет производился с помощью программы Excel.

Результаты исследования

В ходе исследования удалось выяснить, что статистически значимые различия в оценке себя как водителя беременными женщинами — водителями и небеременными женщинами — водителями наблюдаются в следующих шкалах: «безответственный — добросовестный», «честный — неискренний», «слабый — сильный», «зависимый — независимый» и «суетливый — спокойный».

Беременные женщины — водители оценивают себя как *безответственного* водителя, и в то же время по сравнению с оценками небеременных женщин — водителей беременные чаще считают себя *неискренними*. Кроме того, беременные женщины чаще оценивают себя как *слабых* (-0,03) и *зависимых* (-0,5), чем небеременные, которые в среднем характеризуют себя как *сильных* (1,16) и *независимых* (1).

Кроме того, было обнаружено, что беременные женщины отмечают у себя более высокий уровень *напряженности* (1,5), чем небеременные (0,1). Возможно, у последней характеристики существует взаимосвязь с тем, что беременные женщины часто считают себя *суетливыми*.

Что касается отношения женщин к окружающим их водителям, то здесь так же, как и в предыдущем случае, обнаружены некоторые различия в оценках беременных и небеременных. Статистически значимые различия в оценке себя как водителя наблюдаются в следующих шкалах: «обаятельный — непривлекательный», «добрый — эгоистичный», «честный — неискренний», «замкнутый — открытый».

В среднем беременные женщины оценивают других водителей как *непривлекательных* (-1,27) и *эгоистичных* (-1,2). В то время как небеременные женщины чаще дают промежуточные оценки.

В среднем по фактору «оценка» можно сказать, что все женщины оценивают других водителей либо нейтрально, либо отрицательно, что может говорить о несколько пониженном уровне привлекательности другого человека. Кроме этого можно отметить, что отсутствуют значимые различия в оценках женщинами другого водителя по фактору «сила», в среднем все участницы исследования склонны давать либо нейтральные, либо положительные оценки, что может говорить о том, что другой водитель представляется женщинам-водителям сильным человеком со сформировавшимися установками и навыками. Так как фактор «сила» во взаимных оценках выявляет отношения доминирования — подчинения и то, как они воспринимаются субъектом оценки, можно предположить, что все женщины, участвовавшие в нашем

исследовании, ощущают определенное преимущество другого водителя перед собой. При этом для беременных женщин, судя по статистическим различиям в шкале «замкнутый — открытый», другой водитель представляется скорее интровертированным, недоступным для взаимодействия.

Данные результаты подтверждаются и дополняются результатами методики «Незаконченные предложения».

В целом ответы, данные участницами исследования, можно разделить на следующие категории *смысловых единиц*: положительная оценка (одобрение своих действий/поведения и действий/поведения другого); отрицательная оценка (неодобрение своих действий/поведения и действий/поведения другого); нейтральная оценка (нейтральное восприятие своих действий/поведения и действий/поведения другого); чувство ответственности (осознание своей ответственности за дорожно-транспортную ситуацию); снятие ответственности (перекладывание ответственности за дорожно-транспортную ситуацию на других); реакция уверенности (осознание своих и чужих сил и способностей, уверенность в себе/других); реакция неуверенности (недоверие своим способностям и способностям других, неспособность прогнозировать ближайшее будущее); чувство неполноценности (оценка своих способностей как более низких по сравнению со способностями окружающих); реакция тревоги (наличие сильного волнения по поводу ситуации на дороге и вождения в целом); получение удовольствия (чувство радости, счастья в процессе вождения); реакция обиды (чувство собственной недооцененности другими участниками ДТС); утомляемость (появление чувства усталости в процессе вождения); инфантильность (поверх-

ностное отношение к дорожной ситуации, перекладывание ответственности на «значимого взрослого» – мужа/отца); констатация факта (подтверждение наличия у себя определенных способностей); ориентация на действие (практический подход к решению различных ситуаций, выполнение автоматизированных действий без излишних эмоций).

В табл. 1 представлены количественные значения ответов участниц исследования в процентах.

Кроме категорий отрицательная/положительная оценка существует существенная разница в практической оценке себя и своего поведения. Только 8,9% беременных женщин используют в своих ответах данную категорию, в то время как среди небеременных практический подход к ситуации получил большее распространение.

При этом среди беременных женщин несколько больший процент участниц исследования (31,1%) использует чув-

ственную оценку своего состояния, поведения. В их предложениях встречаются следующие окончания: «За рулем я *отдыхаю (расслабляюсь)*»; «Когда я сажусь за руль, я *радуюсь*».

Что касается оценки женщинами-водителями других водителей, то наибольшую разницу в оценках можно наблюдать в таких категориях, как «чувство неполноценности», «реакция тревоги», «положительная оценка». В табл. 2 представлены количественные значения ответов участниц исследования в процентах. 20% беременных женщин по отношению к другим водителям испытывают чувство своей неполноценности, что выражается в использовании таких ответов, как «Считаю, что большинство водителей *плохо думают обо мне (плохо ко мне относятся)*»; «Обычно водители других авто *лучше, чем я (надежнее меня)*». Беременные женщины в 2 раза чаще демонстрируют высокий уровень тревожности и некоторый страх

Таблица 1

Представленность различных категорий ответов, отражающих отношение к себе как водителю у беременных и небеременных женщин

Категории	Среднее число ответов по категориям (%)	
	беременные женщины	небеременные женщины
Положительная оценка	10	26,7
Чувство неполноценности	10	6,7
Отрицательная оценка	33,3	10
Нейтральная оценка	20	30
Снятие ответственности	13,35	6,7
Констатация факта	0	13,3
Реакция неуверенности	15	5
Реакция тревоги	21,1	13,3
Ориентация на действие	8,9	29,9
Реакция уверенности	11,65	17,8
Получение удовольствия	31,1	23,3
Утомляемость	20	0
Чувство ответственности	6,7	13,3

перед другим водителем, что подтверждается использованием таких ответов, как «Обычно водители других авто *агрессивные (опасные)*»; «Когда на дороге ко мне приближается другой автомобиль, я *волнуюсь (нервничаю, переживаю)*».

Наряду с этим беременные женщины – водители чаще дают негативную оценку другим водителям, что выражается в распространенности таких ответов, как «Обычно другие водители *наглые (эгоисты)*»; «Считаю, что большинство водителей *не умеют водить (плохо водят)*».

Интересным стал тот факт, что одинаково большое распространение в обеих группах получила категория «снятие ответственности». 43,3% небеременных и 33,3% беременных женщин по отношению к другим водителям испытывают зависимость своего состояния от их поведения, что подтверждается следующими концовками предложений: «Я бы хотела, чтобы другие водители *были адекватнее (спокойнее, терпимее)*». Кроме того, 30% беременных женщин демонстрируют определенную инфантильность по отно-

шению к другим водителям, что можно наблюдать в следующих предложениях: «Я бы хотела, чтобы другие водители *помогали мне (уступали, поддерживали)*».

Оценка женщинами ДТС также в среднем характеризуется распространенностью таких категорий ответов, как «нейтральная оценка», «реакция тревоги», «реакция обиды», «чувство ответственности», «ориентация на действие». В табл. 3 представлены количественные значения ответов участниц исследования в процентах.

По данной группе предложений можно сделать вывод, что в среднем все женщины нейтрально оценивают дорожно-транспортную ситуацию, что подтверждается следующими предложениями: «Ситуация на дороге кажется мне *обычной (нормальной)*»; «Обычно дорожная ситуация *в порядке вещей (нормальная)*».

Однако, как можно судить по предложениям «Ситуация на дороге кажется мне *опасной*», «Если дорожная ситуация выходит из-под контроля, я *волнуюсь (нервничаю, мне страшно)*», беременные женщины

Таблица 2

Представленность различных категорий ответов, отражающих отношение к другим водителям у беременных и небеременных женщин – водителей

Категории	Среднее число ответов по категориям (%)	
	беременные женщины	небеременные женщины
Реакция обиды	10	3,3
Отрицательная оценка	18,35	10
Реакция уверенности	14,43	25,53
Чувство неполноценности	20	3,3
Ориентация на действие	11,65	23,35
Реакция тревоги	31,7	16,65
Положительная оценка	10	35
Снятие ответственности	33,3	43,3
Инфантильность	30	10
Чувство несправедливости	30	23,3

более тревожно воспринимают дорожную обстановку, чем небеременные. Так, например, по предложениям «Если дорожная ситуация выходит из-под контроля, я *старюсь ее решить (старюсь ее контролировать, найти выход)*», «Не люблю, когда на дороге *гололед (туман, пробки)*» видно, что небеременным женщинам свойственен более практический подход к дорожно-транспортной ситуации, чем беременным.

Надо отметить, что в обеих группах участниц исследования (50% беременных и 30% небеременных женщин) популярными стали предложения «Не люблю, когда на дороге *мне мешают (сигналят, подрезают)*». Группой экспертов данная категория была названа «реакция обиды», таким образом, можно говорить о том, что неудобство, испытываемое женщинами в дорожно-транспортной ситуации, может быть связано с возможной обидой на других участников дорожного движения. Подобная реакция может быть следствием возможного неуважения со стороны других водителей.

Для более точного анализа особенностей восприятия беременными женщинами — водителями себя, других водителей и ДТС в дополнение к двум предыдущим методикам мы использовали проективную, рисуночную методику «Я — водитель». В ходе анализа рисунков в группе беременных было отмечено, что рисунки отличаются большей детализацией окружающей обстановки, 73% беременных женщин дополняют свои рисунки следующими образами: деревья, солнце, пешеходы, облака, дома и пр. В отличие от них 53% небеременных женщин предпочитают более лаконичные рисунки с минимумом дополнительных деталей. Это может свидетельствовать о том, что беременные женщины более эмоционально воспринимают окружающую обстановку, тогда как небеременные больше внимания уделяют содержательным признакам дорожно-транспортной ситуации. Данное наблюдение только подтверждает факт более практического подхода небеременных женщин, который мы обнаружили в

Таблица 3

Представленность различных категорий ответов, отражающих отношение к дорожно-транспортной ситуации беременных и небеременных женщин — водителей

Категории	Количество ответов по категориям в среднем (%)	
	беременные женщины	небеременные женщины
Нейтральная оценка	23,3	33,3
Реакция неуверенности	16,7	6,7
Реакция уверенности	15,53	21,1
Реакция тревоги	31,1	16,7
Реакция обиды	50	30
Ориентация на действие	40	53,3
Снятие ответственности	16,7	6,7
Чувство ответственности	13,3	36,7
Положительная оценка	10	20
Отрицательная оценка	16,7	13,3

ходе анализа методики «Незаконченные предложения».

Кроме того, можно отметить, что 70% беременных женщин в своих рисунках используют яркие цвета. Среди небеременных женщин яркие цвета также пользовались популярностью — их использовали 43% женщин, 56% предпочитали рисовать одним цветом, чаще всего они останавливали свой выбор на простом карандаше или ручке. При этом стоит отметить, что 10% всех участниц исследования предпочли для рисования использовать планшеты/компьютер. Такая популярность ярких цветов может говорить о том, что для участниц нашего исследования процесс вождения достаточно насыщен, многие женщины получают от него удовольствие. Данный факт также пересекается с тем, что женщинам свойственно получение удовольствия, когда они находятся за рулем, что было нами обнаружено в ходе анализа методики «Незаконченные предложения».

В процессе анализа рисуночной методики «Я — водитель» было обнаружено, что беременные и небеременные женщины «смотрят» на себя с разных позиций. 66% беременных женщин изображают на рисунках себя, в то время как небеременные в 67% случаев предпочитают не рисовать непосредственно себя. В их рисунках преобладают вид на дорогу/машину сверху, закрытые окна, вид издалека с непрорисованным водителем (приложение 3). Это может говорить о том, что беременные женщины больше концентрируются на себе, выделяют себя на рисунке, в то время как небеременные несколько обезличивают себя, объединяют с сюжетом.

Несмотря на то что участницы исследования в группе небеременных склонны обезличивать себя и упрощать сюжет рисунка, никто из них не использовал аб-

страктные образы, чего нельзя сказать о группе беременных женщин. 13,3% беременных согласно инструкции «Нарисуйте, пожалуйста, рисунок на тему «Я — водитель»». По желанию изобразите и других участников дорожного движения» изображали абстрактный сюжет, не содержащий определенных образов и отношений между ними. Это также может говорить об отвлеченности беременных женщин от процесса вождения, погруженности в себя, тогда как небеременные женщины, несмотря на обезличивание, погружены в дорожно-транспортную ситуацию, отслеживают ее.

Обсуждение результатов исследования

В целом по итогам анализа результатов методики «Личностный дифференциал» можно сделать вывод, что в основном обе группы участниц исследования склонны демонстрировать нейтральное отношение как к себе, так и к другим. Однако стоит отметить, что между отношением беременных и отношением небеременных женщин встречаются статистически значимые различия, которые заключаются в том, что беременные женщины — водители несколько ниже оценивают свои способности, чем беременные; констатируют факт своей зависимости от окружающих и порой собственной неспособности управлять ситуацией. Как возможное следствие этого беременные женщины отмечают у себя более высокий уровень напряженности, что может подкрепляться (или быть следствием) излишней суетой.

Вероятно, между уровнем напряженности, который отметили у себя беременные женщины, и их же оценками другого водителя может проследиваться некоторая связь.

В целом по результатам методики «Незаконченные предложения» можно сделать вывод, что беременные женщины практически в 3 раза чаще (33,3%), чем небеременные (10%), дают себе как водителю отрицательную оценку. Это подтверждается высокой распространенностью среди беременных женщин — водителей таких ответов, как «Думаю, мои навыки вождения оставляют желать лучшего (плохие)».

Таким образом, можно констатировать, что беременным женщинам свойственен более чувственный, эмоциональный подход к оценке себя как водителя, других водителей и дорожно-транспортной ситуации в целом, в то время как в группе небеременных женщин большее распространение получает практический взгляд на ситуацию. Одновременно с этим у небеременных женщин больше готовности реагировать на быстро меняющуюся дорожную ситуацию. Однако определенный уровень тревожности свойственен обеим группам, что может объясняться спецификой дорожно-транспортной ситуации.

Исходя из всего вышесказанного по итогам анализа рисуночной методики «Я — водитель» можно увидеть, что беременные женщины более эмоционально воспринимают ДТС, чем небеременные, которые, в свою очередь, больше концентрируются на самом процессе и обстановке на дороге. Однако при этом важно отметить, что вождение зачастую вызывает у женщины положительные эмоции независимо от того, беременна она или нет.

Выводы

По итогам проведенного исследования можно сделать выводы о том, что, констатируя факт своей зависимости

от окружающих, беременные женщины, возможно, надеются получить помощь от них, однако другой водитель представляется женщинам как отстраненный, не готовый к взаимодействию субъект с не самыми привлекательными характеристиками, который тем не менее демонстрирует свою силу и способности. Как следствие, надежда беременных на внешнюю помощь и поддержку остается неудовлетворенной, что может стать причиной напряженности. Одновременно с этим беременные женщины отличаются большей эмоциональностью в поведении, что, несомненно, влияет на восприятие себя и других, а более высокий уровень тревожности говорит о том, что процесс вождения воспринимается женщинами как небезопасный, но тем не менее иногда приносящий удовольствие.

Таким образом, обобщая сделанные в ходе исследования выводы, отметим, что между отношением беременных и отношением небеременных женщин — водителей все-таки встречаются статистически значимые различия: беременные женщины — водители несколько ниже оценивают свои способности, чем небеременные, и значительно чаще констатируют факт своей зависимости от окружающих и порой собственной неспособности управлять ситуацией.

Для беременных женщин — водителей свойственен более высокий уровень напряженности, который они у себя отмечают. И при этом беременным женщинам — водителям свойственен более чувственный, эмоциональный подход к оценке себя как водителя, других водителей и дорожно-транспортной ситуации в целом, но в среднем беременные женщины — водители дают более негативную оценку как себе, так и окружающим их водителям.

Практическая значимость работы заключается в том, что результаты, полу-

ченными в ходе исследования, могут быть полезными для сотрудников ГИБДД, инструкторов и преподавателей автошкол, психологов и участников ДТС.

ЛИТЕРАТУРА

1. Батуев А.С., Соколова Л.В., Станкевич Л.Н. Психофизиология матери и ребенка: итоги и перспективы // Психология. Журнал Высшей школы экономики. 2007. № 3. С. 27–43.
2. Гросцова С. За рулем женщина // Пер. с чешского. М.: Транспорт, 1983. 272 с.
3. Добряков И.В. Перинатальная психология. СПб: Питер, 2010. 272 с.
4. Кочетова Т.В. «Traffic Psychology»: от фрагментарных исследований к комплексным решениям прикладных задач транспортных проблем // Социальная психология и общество. 2011. № 2. С. 89–99.
5. Николаев Н.О., Бакулин Н.П. Профессиональная пригодность и надежность как элементы профмастерства водителя оперативного автотранспортного средства МВД России категории В, оборудованного устройствами для подачи специальных и световых сигналов [Электронный ресурс] // Научно-методический электронный журнал «Концепт». 2015. № 13. С. 2091–2095. URL: <https://e-koncept.ru/2015/85419.htm> (дата обращения: 07.08.2018).
6. Пахомов А.П. Методика «Незаконченные предложения» Сакса–Леви как учебное пособие // Экспериментальная психология. 2012. № 4. С. 99–116.
7. Постановление Правительства РФ от 23.10.1993 № 1090 (ред. от 27.08.2018) «О Правилах дорожного движения» [Электронный ресурс]. URL: <http://www.pdd24.com/> (дата обращения: 10.08.2018).
8. Романов А.Н. Автотранспортная психология: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. заведений. М.: Издательский центр «Академия», 2002. 224 с.
9. Фетискин Н.П., Козлов В.В., Мануйлов Г.М. Социально-психологическая диагностика развития личности и малых групп. М.: Изд-во Института психотерапии, 2002. 490 с.
10. Филиппова Г.Г. Психология материнства: Учеб. пособие. М.: Изд-во Института психотерапии, 2002. 240 с.
11. Ханников А.А. Энциклопедия начинающего водителя: психофизиологические характеристики водителя. М.: Изд-во «Современная школа», 2006. 520 с.
12. Dahlen E.R. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving // Accident Analysis & Prevention. 2005. № 37. P. 341–348.
13. Horswill M.S., Waylen A.E., Tofield M.I. Drivers' ratings of different components of their own driving skill: a greater illusion of superiority for skills that relate to accident involvement // Journal of Applied Social Psychology. 2004. Vol. 34. P. 177–195.
14. Redelmeier D.A., May S.C., Barrett J.F. Pregnancy and the risk of a traffic crash // CMAJ. 2014. Vol. 186(10). P. 742–750. doi: 10.1503/cmaj.131650
15. Redelmeier D.A., Drucker A., Venkatesh V. Major trauma in pregnant women during the summer // J Trauma. 2005. P. 112–116.

Pregnant women's perception of themselves and other drivers as road users

O.A. ERSHOVA *,

Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia,
Olga_people@mail.ru

The article presents the results of a study devoted to the study of the perception of pregnant women — drivers of the road transport environment, its participants and themselves as a driver. The study was conducted on the basis of women's consultations in Moscow, the respondents were 30 pregnant women drivers and 30 non — pregnant women drivers as a control group. The main purpose of the study was to identify the features of the perception of pregnant and non-pregnant women drivers themselves as a driver, road transport environment and its participants. To analyze the peculiarities of emotional and semantic representations of pregnant and non-pregnant women drivers, the following methods were used: "Personal differential"; "Unfinished sentences"; projective technique "I am a driver". T student t — test was used to assess the differences between the perception of the driver by pregnant women drivers and non — pregnant women drivers. The results of the study suggest that there are significant differences between the perception of pregnant women as drivers and non — pregnant women drivers. To a greater extent, they are expressed in the increased emotionality of pregnant women, their immersion in their own condition and a more negative assessment of their driving skills.

Keywords: road transport environment, pregnancy, emotional and semantic representations, social perception.

REFERENCES

1. Batuev A.S. Sokolova L.V. Stankevich L.N. Psikhofiziologiya materi i rebenka itogi i perspektivy [Psychophysiology of mother and child: results and prospects]. *Psikhologiya. Zhurnal Vysshey shkoly ehkonomiki [Psychology. Journal of Higher school of Economics]*, 2007, no 3, pp. 27—43.
2. Groszova S. Za rulem zhenshhina [Driving a woman]. Per. s cheshskogo [Czech translation]. Moscow: Transport, 1983, 272 p.
3. Dobryakov I.V. Perinatalnaya psikhologiya [Perinatal psychology]. Saint Petersburg: Piter, 2010. 272 p.
4. Kochetova T.V. «Traffic Psychology»: ot fragmentarnykh issledovaniy k kompleksnym resheniyam prikladnykh zadach transportnykh problem [«Traffic Psychology»: from

For citation:

Ershova O.A. Pregnant women's perception of themselves and other drivers as road users. *Sotsial'naya psikhologiya i obshchestvo [Social Psychology and Society]*, 2018. Vol. 9, no. 4, pp. 61—73. (In Russ., abstr. in Engl.). doi: 10.17759/sps.2018090406

* Ershova Olga A. — MSc Psychology, Moscow State University of Psychology & Education, Moscow, Russia, Olga_people@mail.ru

- fragmentary studies to complex solutions of applied problems of transport problems]. *Sotsialnaya psikhologiya i obshchestvo [Social psychology and society]*, 2011, no 2, pp. 89–99.
5. Nikolaev N.O. Bakulin N.P. Professionalnaya prigodnost i nadezhnost kak ehlementy profmasterstva voditelya operativnogo avtotransportnogo sredstva MVD Rossii kategorii V oborudovannogo ustroystvami dlya podachi spetsialnykh i svetovykh signalov [Ehlektronnyy resurs]. [Professional suitability and reliability as elements of professional skill of the driver of the operational vehicle of the Ministry of internal Affairs of Russia of category “ B “ equipped with devices for giving special and light signals]. *Nauchno-metodicheskiy ehlektronnyy zhurnal «Kontsept». e-koncept. ru [Scientific and methodical electronic journal «Concept». e-koncept. ru]*, 2015, no. 13, pp. 2091–2095. Available at: <https://e-koncept.ru/2015/85419.htm> (Accessed: 07.08.2018.)
6. Pakhomov A. P. Metodika «nezakonchennye predlozheniya» Saksa-Levi kak uchebnoe posobie [The technique of “Unfinished sentences” Saksa-Levy as a training manual]. *Eksperimentalnaya psikhologiya [Experimental Psychology]*, 2012, no 4, pp. 99–116.
7. Postanovlenie Pravitelstva RF ot 23 10 1993 N 1090 (red. ot 27.08.2018) «O Pravilakh dorozhnogo dvizheniya» [Ehlektronnyy resurs] [Resolution of the Government of the Russian Federation of 23.10.1993 (revision from 27.08.2018) «About the Rules of the road»], URL: <http://www.pdd24.com/> (Accessed: 10.08.2018).
8. Romanov A.N. Avtotransportnaya psikhologiya. Ucheb. posobie dlya stud. vyssh. ucheb. zavedeniy [Motor psychology: textbook for students of higher educational institutions]. Moscow: Publ. «Akademiya», 2002. 224 p.
9. Fetiskin N.P. Kozlov V.V. Manujlov G.M. Sotsialno-psikhologicheskaya diagnostika razvitiya lichnosti i malykh grupp [Socio-psychological diagnosis of personal development and small groups]. Moscow: Publ. instituta psikhoterapii, 2002. 490 p.
10. Filippova G.G. Psikhologiya materinstva: ucheb posobie [Psychology of Maternity: Tutorial]. Moscow: Publ. instituta psikhoterapii, 2002. 240 p.
11. Khannikov A.A. Ehntsiklopediya nachinayushchego voditelya. Psikhofiziologicheskie kharakteristiki voditelya [Encyclopedia of novice driver: psychophysiological characteristics of the driver]. Moscow: Publ. «Sovremennaya shkola», 2006. 520 p.
12. Dahlen E.R. Driving anger, sensation seeking, impulsiveness, and boredom proneness in the prediction of unsafe driving. *Accident Analysis & Prevention*, 2005, no. 37, pp. 341–348.
13. Horswill M.S., Waylen A.E., Tofield M.I. Drivers' ratings of different components of their own driving skill: a greater illusion of superiority for skills that relate to accident involvement. *Journal of Applied Social Psychology*, 2004. Vol. 34, pp. 177–195.
14. Redelmeier D.A., May S.C., Barrett J.F. Pregnancy and the risk of a traffic crash. *CMAJ*, 2014. Vol. 186(10), pp. 742–750. doi: 10.1503/cmaj.131650
15. Redelmeier D.A., Drucker A., Venkatesh V. Major trauma in pregnant women during the summer. *J Trauma*, 2005, pp. 112–116.