

3. Фрейд, З. Лекции по введению в психоанализ. - М.: Академия, 2008.- 256с.

4. Котлер, Ф. Основы маркетинга/ Пер. с англ. - М.: «Бизнес - книга», «ИМА - Кросс. Плюс», 2002. – 157 с.

5. Леонтьев, Д.А. Психология смысла: природа, строение и динамика смысловой реальности. 2-е изд. – М.: Смысл, 2003. – 487 с.

6. Семёнов, К.И. Оценка потребительских предпочтений в системе российского предпринимательства на примере среднего класса: Дисс. кан. экон. наук: - Спб. 2000. – 170 с.

7. Афанасьева, Ю.Л. Влияние рекламы на потребительское поведение молодежи /Текст// Ю.Л. Афанасьева // Известия высших учебных заведений. Общественные науки. - 2009. - № 1. - С. 54.

АГРЕССИВНОЕ ПОВЕДЕНИЕ ВОДИТЕЛЕЙ НА ДОРОГАХ

Гришанкова В.А.,

*Гомельский государственный университет им. Ф.Скорины,
Республика Беларусь, г. Гомель*

В настоящее время очень актуальна проблема агрессивности водителей на дорогах, приводящая к негативным последствиям. Агрессивное управление транспортным средством представляет угрозу безопасности дорожного движения и приводит к дорожно-транспортным происшествиям.

Раскрывая базовые особенности агрессивного поведения, исследователи отмечают, что оно направлено на причинение вреда или ущерба другому живому существу, стремящемуся избежать подобного с собой обращения [4]. Объект агрессивного поведения и его истоки определяются согласно ситуации. Агрессивное поведение не отождествляется с эмоцией, мотивом или установкой, хотя они могут влиять на проявления агрессии [1]. Правда, некоторые внутренние факторы в содержание агрессивного поведения включаются, в частности намерение обиды или оскорбления [1, 2]. Свообразие агрессивного поведения обычно определяется в соответствии с функциями, которые оно выполняет.

Так в чем же кроется истинная причина агрессивного поведения за рулем?

У истоков транспортной психологии стоял немецкий психолог Г. Мюнстенберг, опубликовавший в 1910 г. первую работу по профессиональной оценке действий водителей городского транспорта и их водительского соответствия требованиям безопасности движения [3].

Транспортная психология – наука, занимающаяся вопросами взаимодействия оператора и техники, проектирования и эксплуатация системы человек-автомобиль-дорога [3].

Водитель в процессе восприятия огромного потока информации должен не только обнаружить ее, но и переработать, провести анализ, принять соответствующее решение и на основании принятого решения произвести действия. Весь процесс от восприятия до совершения действия

требует определенных затрат времени, которого зачастую может не хватить, если учесть быстроту изменения дорожно-транспортной ситуации [3].

Отклонения в ту или иную сторону от оптимального психического состояния затрудняет восприятие водителя и переработку информации и тем самым увеличивают вероятность ошибочных действий.

Для правильного понимания психологических особенностей водителя недостаточно только изучить отдельные психические процессы, сопровождающие его деятельность, необходимо знать свойства, характеризующие человека как личность.

Если действия водителя, совершившего дорожно-транспортное происшествие, могут быть квалифицированы как неосторожные или легкомысленные, то причину этих действий, прежде всего, следует искать в самой личности водителя, с ее переживаниями, жизненными потребностями, конфликтами, радостями, огорчениями. Заботы, неприятности и обиды не оставляют водителя, когда он садиться за руль [3].

Состояние утомления является наиболее частой причиной дорожно-транспортных происшествий, чем это принято считать. Иногда нарушение правил дорожного движения является не следствием небрежности или недисциплинированности водителя, а результатом развивающегося утомления.

Под влиянием утомления ухудшаются зрительные функции, двигательная реакция и координация движения, снижается интенсивность внимания, теряется чувство скорости. При утомлении у водителя возникает апатия, вялость, заторможенное состояние. Внимание поглощается мыслью, не имеющей отношения к управлению автомобилем. Возникают иллюзорные восприятия дорожной обстановки. Притупляется чувство ответственности.

Инженерная психология как самостоятельная наука начала формироваться в 40-х годах XX века.

В 1963 году в нашей стране вышла первая монография по инженерной психологии, написанная Б.Ф. Ломовым [4].

Работоспособность водителя повышается в дневное время, особенно в первой половине дня, и понижается ночью. При снижении работоспособности управление автомобилем опасно для самого водителя и для окружающих, так как он может допускать грубые ошибки, которые нередко приводят к дорожно-транспортным происшествиям.

Безопасность человека во многом зависит от психоэмоциональных факторов. У многих водителей малейшая некорректность соседа по дороге вызывает агрессию. В ход идут и красноречивые жесты, подкрепляемые мигающим светом фар и нетерпеливыми гудками [5].

Именно агрессивное вождение признано сейчас во всем мире наиболее важной причиной ДТП. Сам термин был введен в нормативно-правовую базу сравнительно недавно.

Чаще всего конфликт на дороге возникает с нецензурных оскорблений, угроз со стороны одного из водителей и мелкий конфликт незаметно перерастает в настоящее противостояние с применением физической силы, а иногда – оружия. В психологии это называется «дорожной агрессией», означающей проявления неконтролируемой ярости, которой подвержены некоторые из водителей. Угрозы и физическая сила являются для них своеобразным выходом их негативных эмоций. Проявлениям агрессии за рулем подвержены, в первую очередь, люди, находящиеся под влиянием постоянных стрессов или испытывающие на себе серьезное психологическое давление. Часто это приводит к вспышкам неконтролируемого гнева. Стресс может возникать и из-за жизненных обстоятельств. Пробки на дорогах никак не способствуют ослаблению стресса, а наоборот, еще сильнее усиливают его [5].

Профессиональные водители, склонны объяснять предполагаемую тенденцию ростом количества автомобилей и дорожными «пробками», плохим обучением в автошколах, безграмотностью вождения, мощными машинами, молодостью водителей, низкой культурой, наличием больших денег у водителей [7].

Современные сложные дорожно-транспортные условия предъявляют новые, значительно более высокие требования к надежности водителей транспортных средств. Любое дорожно-транспортное происшествие (ДТП) является результатом ошибки водителя в выборе безопасных условий скорости, дистанции, интервала. Если их значения не выходят за пределы безопасности, ДТП не произойдет. В противном случае появляется вероятность ДТП, которая реализуется в конфликтных ситуациях, когда для избегания ДТП необходимо применить экстренное торможение. Водитель занимает особое место в системе «водитель-автомобиль-дорога-среда». Только водитель определяет: быть ДТП или не быть. Дорожные условия, среда и свойства автомобиля лишь определяют границы, в которых можно ездить безопасно. Можно предположить: чтобы повысить безопасность дорожного движения, необходимо побудить водителей к менее агрессивному, рискованному поведению, повысить общую культуру взаимоотношений между участниками дорожного движения и осознать психологическую компоненту водительской деятельности. Поэтому повышение надежности водителя становится неотложной задачей общества, без решения которой невозможно добиться существенного снижения ДТП и повышения безопасности движения. Надежность по праву можно рассматривать как социально-психологическую проблему [5].

К основным факторам, определяющим надежность, относятся профессиональная пригодность, подготовленность и работоспособность. Основу надежности водителя составляют медико-биологическая надежность (дееспособность нервной системы, анализаторных систем, энергетические возможности организма, соотношение элементов физиологического процесса) и психологическая надежность (психическая регуляция). К индивидуальным особенностям относятся:

психофизиологические (темперамент, время реакции, особенности восприятия, пороговые данные ощущений, внимание, память, особенности мышления и т.д.); личностные качества (характер, мотивация, установки); уровень профессиональной подготовки; физические данные и состояние здоровья [6].

Участникам дорожного движения необходимо знать особенности своей психики, уметь компенсировать ее недостатки. Настало время, когда водители должны приобщиться к психологическим знаниям [7].

С увеличением участников дорожного движения и появлением большого числа водителей, не имеющих опыта вождения, на дорогах сложилась критическая ситуация. Всё чаще мы сталкиваемся с проявлением агрессии водителей, в результате которой повышается число пострадавших в ДТП, в том числе со смертельным исходом [5].

В науке не подвергаются сомнению, что профессия водителя – одна из требующих особого учета психологических факторов. К примеру, при превышении скорости как одной из причин дорожно-транспортных происшествий наиболее ярко проявляются такие личностные черты, как недисциплинированность, склонность к риску, пренебрежение опасностью, агрессивность и т.д. [5].

На дорогах чаще всего конфликт заканчивается вербальной агрессией – оскорблениями и т.д. Таким образом, все начинается с оскорбительного жеста, ругательства или угрозы одного из водителей, и мелкий инцидент перерастает в серьезный конфликт, с применением силы.

Агрессия может быть управляемой и неуправляемой. Неуправляемая агрессия опасна как для окружающих, так и для самого человека, поскольку он может полностью потерять контроль над своими действиями. Управляемая агрессия может быть полезна, например, в решении конфликтных ситуаций, когда, например, стукнули машину, перегородили проезд, а попытки решить «по-хорошему» ни к чему не приводят [6].

Таким образом, стремиться к безопасности дорожного движения и не учитывать в поведении участников дорожного движения их психологические особенности, определяющие надежность – значит обречь всю работу заранее на неудачу.

Список литературы

1. Бэрон, Р. Агрессия / Р. Бэрон, Д. Ричардсон. – СПб.: Питер, 2001. – 352 с.
2. Соловьёва, С.Л. Агрессивность как свойство личности в норме и патологии: автореф. дис. ... канд. психол. наук / С.Л. Соловьёва. – СПб., 1996. – 600 с.
3. Клеббельсберг Д. Транспортная психология : Пер. с нем. / Под ред. Мазуркевича. – М., 1989.
4. Ломов, Б.Ф. Справочник по инженерной психологии / Б.Ф. Ломов. – М.: Машиностроение, 1982. – 368 с.
5. Портал психологических изданий [Электронный ресурс] / Социально-психологические детерминанты проявления агрессии

водителями пассажирского транспорта на российских дорогах. – Москва, 2013. – Режим доступа: <http://psyjournals.ru>. – Дата доступа: 01.02.2019.

6. Психология [Электронный ресурс] / Агрессия на дороге: зачем, почему и как бороться. – Украина, 2017. – Режим доступа: <https://ru.tsn.ua>. – Дата доступа: 02.02.2019.

7. Allbest [Электронный ресурс] / Формы проявления агрессии у водителей дальнего следования с различным стажем работы. – Россия, 2012. – Режим доступа: <https://otherreferats.allbest.ru>. – Дата доступа: 04.02.2019.

ОБСЛЕДОВАНИЕ СВЯЗНОЙ РЕЧИ ДЕТЕЙ 4-5 ЛЕТ С ОБЩИМ НЕДОРАЗВИТИЕМ РЕЧИ III УРОВНЯ

*Данилевская М.А.,
Карандаева Т.А.,*

*Марийский государственный университет,
Республика Марий Эл, г. Йошкар-Ола*

Уровень сформированности речевых навыков у детей важно развивать в дошкольном возрасте, чтобы вырастить образованное поколение; поэтому, особо актуальными представляются пути нахождения новых форм речевого развития детей через все образовательные области, побуждая их творческие и мыслительные способности, используя новые технологии обучения и воспитания детей [3].

Общее недоразвитие речи III уровня – это умеренные отклонения в формировании различных сторон речи, касающиеся, главным образом, сложных лексических и грамматических единиц. Оно характеризуется наличием развернутой фразы, но речь аграмматична, звукопроизношение плохо дифференцировано, фонематические процессы отстают от нормального развития речи. Уровень речевого развития устанавливается с помощью логопедической диагностики. Коррекция недоразвития речевых функций предполагает дальнейшую работу над связной речью, усвоением лексико-грамматических категорий, совершенствованием фонетической стороны речи.

Факторы, вызывающие недостаточную сформированность речи, могут быть биологическими и социальными. Первые могут воздействовать на ребенка в разные периоды развития – от внутриутробного до младшего дошкольного возраста. Вторая группа факторов оказывает влияние на детскую речь уже после рождения.

К биологическим факторам относятся негрубые, нетяжелые поражения центральной нервной системы у ребенка, нарушающие регуляцию речевой моторики, слухового восприятия и высших психических функций. Их непосредственными причинами могут выступать вредные привычки будущей мамы, токсикозы беременности, родовые травмы новорожденных, перинатальная энцефалопатия, заболевания, перенесенные ребенком в раннем возрасте. Логопедическим диагнозом у