

## РАЗЛИЧИЯ В СОЦИАЛЬНЫХ ПРЕДСТАВЛЕНИЯХ О ПРИЧИНАХ ЯВЛЕНИЯ «АГРЕССИВНОЕ ВОЖДЕНИЕ» У РАЗНЫХ СОЦИАЛЬНЫХ ГРУПП

Jenenkova Oksana  
Pole Kristina  
Daugavpils University,  
Daugavpils, Latvia

### Аннотация

Целью данной статьи является дать общий обзор проблеме агрессивного вождения в Латвии, сделать краткий теоретический обзор о социальных представлениях, показать общую методологию проведенного исследования и изложить анализ полученных данных по таким составляющим как - ассоциации, возникающие, когда респонденты слышат выражение «агрессивное вождение»; наблюдаемость явления и его тенденции, по мнению респондентов; причины агрессивного вождения глазами респондентов; предлагаемые респондентами меры для снижения агрессивного вождения. В работе анализируются социальные представления профессиональных и непрофессиональных водителей.

**Ключевые слова:** социальные представления, агрессивное вождение, профессиональные и непрофессиональные водители.

### Проблема агрессивного вождения в дорожном пространстве Латвии

Тема агрессивного вождения затрагивает разные сферы жизнедеятельности человека. Произошедшие за последние годы изменения, связаны с социально-психологическими, экономическими, политическими процессами, проходившими в Латвии. Особенно надо отметить вступление Латвии в новую для себя территориально-экономическую зону ЕС. В данной работе рассматривается такой аспект как социальные представления об агрессивном вождении автотранспорта. Поэтому дальнейшее рассмотрение произошедших изменений будет проходить в контексте исследуемой темы.

Данный переход в качественно новую среду коснулся и законодательной базы Латвии. Так, например, после вступления в ЕС с 2004 года за агрессивное вождение автомобилем Кодексом Административных нарушений предусмотрен денежный штраф и начисляются штрафные пункты. В Кодексе агрессивному вождению дана следующая дефиниция:

«Совершение нескольких, следующих друг за другом нарушений, связанных с созданием опасных для дорожного движения или препятствующих ему ситуаций.

Вождение транспортного средства таким образом, что совершается нарушение Правил дорожного движения и создаются помехи для равномерного движения потока транспортных средств, или игнорируются интересы водителей других транспортных средств (многократная смена полос движения с опережением, обгон нескольких, находящихся в заторе или движущихся в колонне транспортных средств по полосе встречного движения или полосе, предназначенной для движения пассажирских транспортных средств общего пользования, обочине, тротуару, пешеходной дорожке, велосипедной дорожке или иным местам, не предназначенным для движения транспортных средств)» (МК, 2004).

Решающее влияние на введение данного термина в оборот нормативно-правовой системы принадлежит международным организациям. Анализ материалов по данному вопросу показал, что термин «агрессивное вождение» не является однозначным понятием, а несёт различную смысловую нагрузку даже в разных странах. С введением новой терминологии встаёт ряд вопросов – содержательная сторона термина, понимание его и согласие с новой формулировкой членов общества. В связи с этим, представляется важным выяснить - какие социальные представления об агрессивном вождении существуют у жителей ЛР, какие различия в социальных представлениях существуют у разных социальных групп. В работе рассмотрены две социальные группы - профессиональные и непрофессиональные водители. Выбор, рассматриваемых групп,

обусловлен несколькими факторами. Представители группы водителей-профессионалов относятся к определённой субкультуре, существующей в современном обществе. Теоретический анализ литературы по данной тематике позволяет выдвинуть тезис о том, что данная категория населения не достаточно подвергалась исследованиям. Водители профессионалы не являются классической группой респондентов, поэтому ещё более интересны по своей психологической сути. Благодаря сравнительному анализу социальных представлений этих двух групп, профессиональные водители и непрофессиональные смогут увидеть себя (социальные представления о своей группе) глазами другой группы, что могло бы помочь в понимании специфики поведения данных групп, что в свою очередь могло бы позитивно повлиять на снижение феномена агрессивного вождения.

Нужно отметить, что в мире наиболее актуальной причиной ДТП признано агрессивное вождение. Обсуждение данной проблемы на уровнях ВОЗ (Holder Y. 2001, Peden M. 2004 World Health Organization) говорит об актуальности и важности данного вопроса для всех стран. Агрессивное поведение водителей может провоцировать у других ответную агрессивную реакцию, повышая вероятность ДТП. Вследствие этого процесса, возрастает количество увечий и смертей на дорогах, снижается общая безопасность населения (CSDD, 2008).

Анализ данных по количеству автоводителей, получивших права первый раз в жизни показывает, что состав водителей выравнивается по гендерному признаку на 01.05.09 (01.01.2009-01.05.2009) было выдано 9094 новых водительских прав, из которых 4607 женщинам и 4487 мужчинам (CSDD, 2009). Качество дорожного обслуживания оставляет желать лучшего. Интенсивность дорожного движения не соответствует пропускной способности дорожных сетей.

Всё это находит отражение в складывающейся дорожной ситуации и поведении водителей. Все эти факторы способствуют повышению агрессивного поведения на дорогах, снижению дорожной безопасности и росту ДТП. Необходимость подобного исследования связана с актуальностью этой темы на сегодняшний день во всем мире и в том числе в Латвии.

### **Концепция социальных представлений**

Концепция социальных представлений в психологии рассматривает вопросы, связанные с обыденным сознанием. Она была разработана французским социальным психологом С. Московичи в 1961 году и получила широкое мировое признание в 80-е годы. Под социальным представлением С.Московичи понимает «сеть понятий, утверждений и объяснений, рождающихся в повседневной жизни в ходе межличностной коммуникации» (Андреева, 2000). Для него социальные представления – «осмысленные знания», они являются в современном обществе эквивалентом тому, что в традиционных обществах рассматривается как мифы и верования. Московичи определяет социальное представление как «особым образом выработанную форму коллективного знания, которая усваивается членами общества и разделяется ими» (Донцов, Емельянова, 1987).

В качестве методологического базиса направления называют когнитивизм, но всё же главным содержательным источником концепции социальных представлений стала теория «коллективных представлений» французского социолога Э.Дюркгейма. Из неё были взяты базовые принципы. Важно также отметить, что теория социальных представлений близка к теории символического интеракционизма и теориям когнитивистской ориентации. Московичи считает, что представления присутствуют в любом акте человеческой активности, а, усваивая и обмениваясь информацией, люди подвергают её глубоким изменениям. Они стремятся ассимилировать её в своих представлениях, которыми они потом функционируют в повседневной жизни.

Согласно определению С.Московичи, представление является «универсальным механизмом познания социальной реальности, способом обыденного познания действительности» (Донцов, Емельянова, 1987). Когда новая информация, с которой сталкивается человек, является неожиданной и не соответствует уже имеющейся сбалансированной картине мира, тогда внутреннее равновесие может быть нарушено. В этом случае, человек испытывает потребность сохранить имеющуюся картину мира. Он стремится как-то объяснить незнакомое явление с помощью уже имеющихся представлений. Таким образом, на основе предыдущего опыта строится социальное представление о новом и «странном» объекте. Для анализа данного процесса, он ввёл понятие «идентификационной матрицы», которая связывает поступающую информацию с определёнными социальными категориями, наделяя объект представления соответствующим смыслом и значением (Донцов, Емельянова, 1987; Moscovici, 1984).

В структуре социальных представлений выделяется три измерения (структурных компонента): информация, поле представления, установка. Эти три компонента, как составляющие социального представления, являются постоянными, но смысловое их содержание не является неизменным. Жизненный опыт повседневного бытия способствует изменениям, происходящим в содержательном аспекте. Определённый уровень информированности - сумма знаний об объекте представления. Источниками информированности могут служить разные объекты. Определённый уровень информированности является необходимым условием формирования представления. Поле представления формируется непосредственно в группе, к которой относится индивид. Именно группа является своеобразным регулятором по введению новой информации, установлению смыслового контекста и расширению границ интерпретаций того или иного понятия. Можно сказать, что определённым социальным группам принадлежит определённое содержание поля.

Установка - это своего рода интериоризация полученной информации, группового «поля» и собственного опыта. Она формирует эмоциональное отношение к данному понятию. Установка, как правило, существует при недостаточной информированности и нечёткости поля представления. Считается, что установка является первичной (Донцов, Емельянова, 1987).

Многие исследователи делают акцент на когнитивном компоненте социальных представлений, игнорируя эмоциональную составляющую или уделяя ей крайне незначительное внимание. Ряд исследователей подчёркивают, что отказ от изучения эмоциональных феноменов приводит к упрощению. Социальные представления являются единством эмоционального и когнитивного компонентов (Moscovici, 1987). Поэтому социальные представления и их формирование необходимо рассматривать как целостный когнитивно - эмоциональный процесс.

Особое внимание в концепции социальных представлений уделяется выделению социальных функций. Московичи выделил три основные функции социальных представлений (Андреева, 2000; Донцов, Емельянова, 1987): 1) функция инструмента социального познания, с помощью которого осуществляется не только процесс социализации, но и приспособления к новым условиям среды. Социальные представления описывают, затем происходит классификация и объяснение. Человек видит окружающий мир не таким, какой он есть на самом деле, а через комплекс своих желаний, интересов и представлений. 2) адаптационная. Они приспособливают новые факты и явления к уже сформировавшимся и ранее существовавшим взглядам и мнениям. Это способствует сохранению сложившейся картины мира. Нанге объясняет, что люди сообщают собственные знания и умения в социальном мире через своё поведение. Благодаря этому происходит адаптация человека в социальной общности (Nanге, 1994). 3) функция опосредования поведения. Социальное представление не только определяет круг ценностей, но и направляет коммуникации в группе. Таким образом, происходит формирование поведения, а также направленность социальных коммуникаций.

Существует два механизма возникновения социального представления: объектификация и зацепления («анкероика», «якорение», «зацепление»), которые находятся во взаимосвязи друг с другом.

Кроме того, социальные представления выступают как посредник между человеком и обществом и включают культурный аспект. Они являются своеобразным промежуточным звеном между человеком и обществом, связывая эти уровни (Маркова, 1996).

#### **Ход исследования**

Было проведено исследование «Различия в социальных представлениях об агрессивном вождении автомашиной у профессиональных и непрофессиональных водителей Латвии».

Цель исследования: изучить и выявить различия в содержании социальных представлений об агрессивном вождении у профессиональных водителей и непрофессиональных водителей.

Объект исследования: социальные представления об агрессивном вождении у профессиональных водителей и непрофессиональных водителей Латвии.

Предмет исследования: различия в социальных представлениях об агрессивном вождении автомашинами у профессиональных водителей и непрофессиональных водителей. Гипотеза: существуют различия в социальных представлениях об агрессивном вождении автомашинами у профессиональных водителей и непрофессиональных водителей.

#### **Исследовательские задачи:**

1. Провести теоретический анализ литературы по поводу концепции социальных представлений и феномена агрессии.
2. Разработать программу эмпирического исследования.
3. Разработать инструмент исследования, провести его апробацию и необходимую корректировку.
4. Выявить у групп содержание социальных представлений об агрессивном вождении.
5. Провести сравнительный анализ и выявить значимые статистические различия в представлениях об агрессивном вождении автомобилем профессиональных и непрофессиональных водителей.
5. Представить наглядный материал и выводы о проделанной работе с помощью пакетов программного обеспечения SPSS, EXCEL, Microsoft Word, Microsoft Power Point.

Респонденты. В исследовании приняло участие всего 90 человек. Из них 43 мужчин (48 %) и 47 женщин (52 %). Работают всего 89 человек (99 %), из них 20 человек (23 %) работают и учатся. Исследовались группы профессиональных и непрофессиональных водителей: профессиональные водители 27 человек (30 %), из них 9 человек (33 %) управляют грузовыми автомашинами, 3 человека (11%) управляют грузовыми автомашинами с прицепами, 15 человек (56 %) автобусами; непрофессиональные водители 63 человека. Профессиональные водители представлены респондентами из автобусного автопарка и грузовыми перевозчиками на международных рейсах. Респонденты в группе профессиональных водителей отвечают следующим критериям отбора – наличие профессиональных водительских прав, стаж не менее 10 лет и исполнение профессиональных обязанностей водителя на момент опроса.

База исследования: теория социальных представлений, разработанная школой С.Московичи и его сторонниками. В рамках данного направления рассматривались воззрения таких учёных, как: Э. Дюркгейм, С. Московичи, Харре, Дуаз, Abric, Billig, Донцов, Емельянова, Jovchelovitch, Markova, Wagner, Андреева. Рассмотрен теоретический материал по феномену агрессивного поведения, который был представлен концепциями таких авторов, как З. Фрейд, К. Лоренц, А. Бандура, Л. Берковитц и др.

Методы: теоретический анализ научных источников, метод интервью (неструктурированное и структурированное), контент – анализ, метод свободных ассоциаций, ранжирование, метод семантического дифференциала; метод шкалирования, анкетный опрос.

Методики: разработанная авторская анкета-опросник, методика свободных ассоциаций, методика личностного дифференциала. Обработка результатов исследования проводилась с помощью компьютерных программ SPSS и Excel.

Характеристика анкеты. В исследовании использовалась авторская анкета, состоящая из 59 вопросов. Анкета направлена на изучение социальных представлений об агрессивном вождении и включает в себя различные смысловые блоки. Например, такие как - наблюдаемость явления; тенденции наблюдаемого явления; мысли респондентов, связанные с агрессивным вождением; характеристики, даваемые респондентами агрессивным водителям; проявления и др.

Описание процедуры исследования. Данные собирались индивидуально с каждым из респондентов. Каждая анкета заполнялась приблизительно в течение одного часа. Участие в исследовании было добровольным. Респондентов просили оказать помощь в исследовании общественного мнения по поводу агрессивного вождения на территории Латвии. Участие в исследовании было анонимным.

Для осуществления анализа социальные представления об агрессивном вождении водителей-любителей и водителей профессионалов общая выборка респондентов была разбита на две группы.

#### **Результаты, анализ, интерпретация исследования**

В данной статье будут рассмотрены только такие факторы как – ассоциации, возникающие, когда респонденты слышат выражение «агрессивное вождение», наблюдаемость явления агрессивного вождения, тенденция наблюдаемого явления, причины агрессивного вождения.

Группы водителей-профессионалов и водителей-любителей были сопоставлены по оценкам различных факторов по поводу их социальных представлений об агрессивном вождении для выявления статистически значимых различий этих двух групп. Статистическая значимость в оценках факторов была осуществлена с помощью  $\chi^2$  и U-критерия Манна Уитни.

*Ассоциации, возникающие, когда респонденты слышат выражение «агрессивное вождение».* Существуют различия в ответах водителей-профессионалов и водителей-любителей о содержании ассоциаций, которые возникают у профессионалов и водителей-любителей, когда они слышат выражение «агрессивное вождение» ( $\chi^2=4.24$ ,  $p<0.05$ ). С оценкой поведения чаще связаны ассоциации водителей-любителей.

В целом, по этому вопросу все респонденты были склонны выражать свои мысли в следующих смысловых направлениях: причины агрессивного вождения, определение (описание проявления) явления, эмоциональная оценка (резко негативная), возможные последствия агрессивного вождения для окружающих (характерный ответ для психологов и водителей-профессионалов), возможные последствия агрессивного вождения для самого водителя.

Водители-профессионалы, вероятно, в связи со спецификой своей работы не склонны к открытой оценке поведения и относятся к явлению как к данности, неотвратимой реальности. Характерно, что скрытая оценка все-таки существует и проявляется она в резких негативных эмоциональных высказываниях. Необходимо особо отметить, что они были склонны давать устные пояснения. При устных пояснениях профессионалов были характерны следующие моменты: приводили конкретные примеры из своей практики, были склонны к подробному описанию случившихся ситуаций, говорили о нормативности своего поведения (в случаях, если поведение было ненормативное, старались оправдать его сложившейся ситуацией).

Предположительно можно говорить о существовании у водителей-профессионалов внутреннего конфликта. Так, с одной стороны, наблюдается присутствие негативной эмоциональной реакции, с другой стороны вынужденная нормативность, которую требует сама профессия (с точки зрения профессиональной этики и безопасности).

*Наблюдаемость явления - агрессивное вождение.* Существуют различия в ответах водителей-профессионалов и водителей-любителей о том, как часто они наблюдают агрессивное вождение ( $\chi^2=13.21$ ,  $p<0.05$ ). Среди ответов «несколько раз в день и каждый день» водители-профессионалы чаще выбирают ответ, чем водители-любители. Среди ответов «1 раз в неделю и реже» водители-любители чаще отвечают, чем водители-профессионалы.

Было выявлено, что в целом по группам большинство водителей-профессионалов и большинство водителей-любителей отметили, что наблюдают агрессивное вождение несколько раз в день или каждый день. Данные на этот вопрос соотносятся с ответом по поводу тенденции наблюдаемого явления.

*Тенденция наблюдаемого явления. Различий не обнаружено* в ответах водителей-профессионалов и водителей-любителей о том, какая наблюдается тенденция явления (рост или снижение).

Было выявлено, что в целом по группам большинство водителей-профессионалов и большинство водителей-любителей отметили, что за последние годы наблюдается тенденция к росту агрессивного вождения. Представления респондентов на этот вопрос соотносятся с мировыми данными.

*Причины агрессивного вождения.* Существуют различия в ответах водителей-профессионалов и водителей-любителей о причинах агрессивного вождения.

Плохое самочувствие:

1) из-за болезни ( $\chi^2=18.5$ ,  $p<0.05$ ). Профессионалы чаще, чем любители эти причины оценивали низкими баллами, у них наблюдалась тенденция к исключению данной категории из списка причин.

2) усталость ( $\chi^2=28.6$ ,  $p<0.01$ ). Профессионалы чаще, чем любители эти причины оценивали низкими баллами, у них наблюдалась тенденция к исключению данной категории из списка причин.

Личность водителя:

1) амбициозность ( $\chi^2=19.57$ ,  $p<0.05$ ). Любители чаще, чем профессионалы эти причины оценивали высокими баллами (8-10 баллов), у них наблюдалась тенденция к отнесению данной категории как важным причинам;

2) негативное отношение к окружающим ( $\chi^2=32.26$ ,  $p<0.01$ ). Любители чаще, чем профессионалы эти причины оценивали высокими баллами (8-10 баллов), у них наблюдалась тенденция к отнесению данной категории как важным причинам;

3) негативное отношение к жизни ( $\chi^2=18.15$ ,  $p<0.05$ ). Любители чаще, чем профессионалы эти причины оценивали высокими баллами (8-10 баллов), у них наблюдалась тенденция к отнесению данной категории как важным причинам;

4) желание выделиться ( $\chi^2= 25.4$ ,  $p<0.01$ ). Любители чаще, чем профессионалы эти причины оценивали высокими баллами (8-10 баллов), у них наблюдалась тенденция к отнесению данной категории как важным причинам.

Условия окружающей среды (УОС):

1) высокая температура ( $\chi^2=20.05$ ,  $p<0.05$ ). Профессионалы чаще, чем любители эти причины оценивали низкими баллами, у них наблюдалась тенденция к исключению данной категории из списка причин;

2) недостаток чистого воздуха ( $\chi^2= 16.89$ ,  $p<0.05$ ). Профессионалы чаще, чем любители эти причины оценивали низкими баллами, у них наблюдалась тенденция к исключению данной категории из списка причин;

3) сухое покрытие дороги ( $\chi^2=20.45$ ,  $p<0.01$ ). Профессионалы чаще, чем любители эти причины оценивали низкими баллами, у них наблюдалась тенденция к исключению данной категории из списка причин.

В таблице Nr.1. показана оценка статистически значимых различий в ответах водителей-профессионалов и водителей-любителей по поводу причин агрессивного вождения.

1 таблица

**Оценка статистически значимых различий в ответах водителей-профессионалов и водителей-любителей по поводу причин агрессивного вождения**

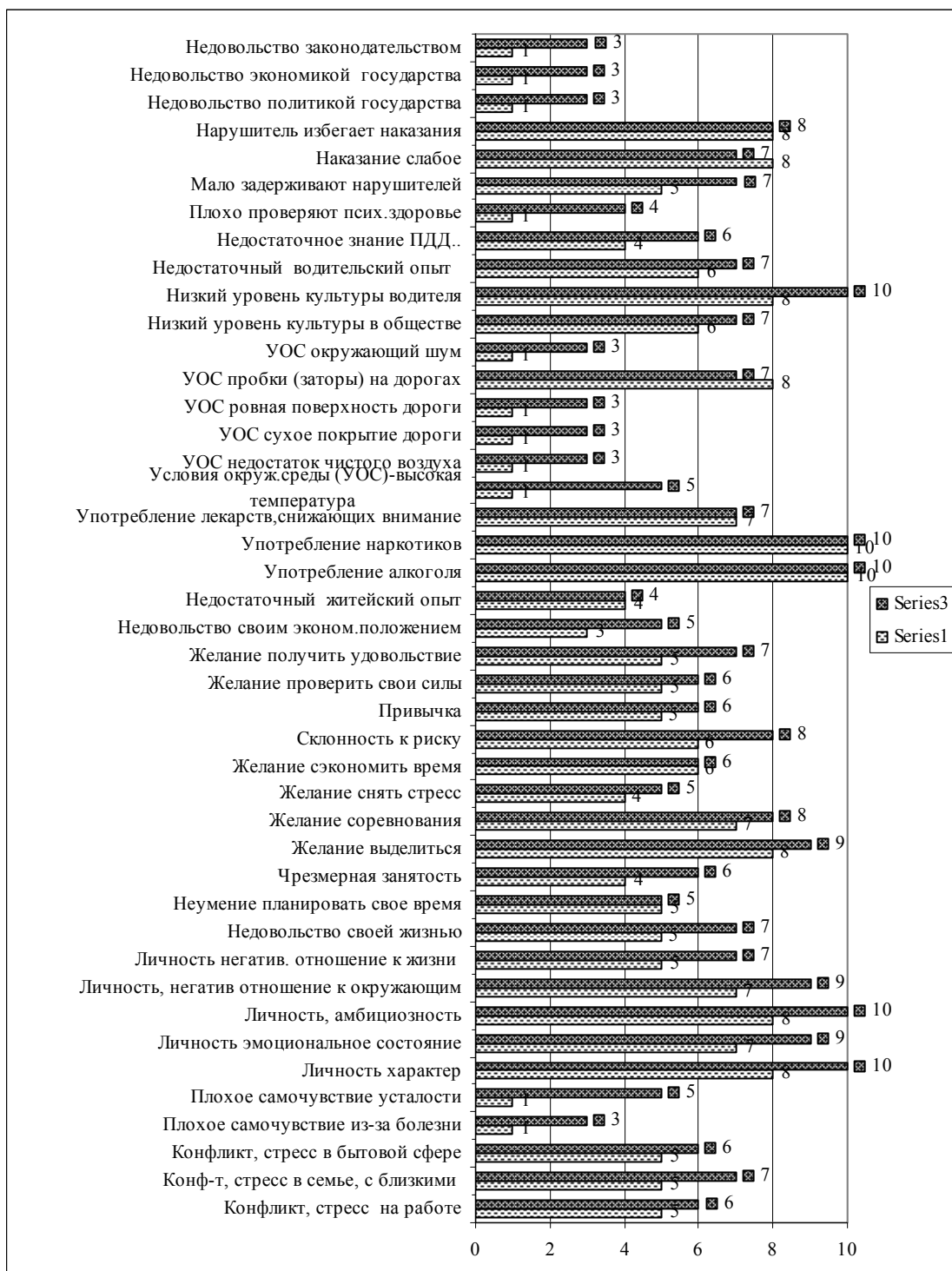
N	Причины агрессивного вождения	Z	p
1.	Конфликт, стресс в семье, с близкими людьми	-2.003	0,045*
2.	Плохое самочувствие из-за болезни	-3.878	0,000**
3.	Плохое самочувствие- усталость	-4.810	0,000**
4.	Личность, амбициозность	-3.520	0,000**
5.	Личность, негативное отношение к окружающим	-4.02	0,000**
6.	Личность, негативное отношение к жизни и смерти	-3.09	0,002**
7.	Недовольство своей жизнью	-2.48	0,013*
8.	Чрезмерная занятость	-2.12	0,034*
9.	Желание выделиться	-3.24	0,001**
10.	Склонность к риску	-2.95	0,003**
11.	Недовольство своим эконом.положением	-3.01	0,003**
12.	Условия окруж.среды (УОС)-высокая температура	-2.99	0,003**
13.	Условия окружающей среды УОС недостаток чистого воздуха	-3.259	0,001**
14.	УОС сухое покрытие дороги	-2.18	0,029*
15.	УОС ровная поверхность дороги	-2.26	0,024*
16.	УОС окружающий шум	-2.365	0,018*
17.	Мало задерживают нарушителей	-2.979	0,003**
18.	Недовольство политикой государства	-2.570	0,010*
19.	Недовольство экономикой государства	-2.502	0,012*
20.	Недовольство законодательством	-1.973	0,048*

\*\* различия статистически значимые  $p<0.01$ , \* различия статистически значимые  $p<0.05$

На представленном ниже рисунке (1 рис.) отображены показатели оценки центральной тенденции причин агрессивного вождения в группах профессиональных и непрофессиональных водителей.

При анализе полученных данных было выявлено, что наибольшее количество различий в представлениях о причинах явления пришлось на блок вопросов, связанных с детальным рассмотрением личности водителя и условий окружающей среды. Было выявлено, что любители хотя и не относят данные причины к категории наиболее важных причин, но им в большей степени, чем профессионалам, свойственно относить эти факторы к причинам.

Водители – профессионалы выделяют как наиболее важные следующие причины (в порядке убывания): употребление водителем наркотиков и алкоголя; характер водителя; низкий уровень культуры водителя; пробки, заторы на дорогах; желание водителя выделиться; эмоциональное состояние водителя.



**1 рис.** Показатели центральной тенденции оценки причин агрессивного вождения в группах водителей-профессионалов и водителей-любителей

Водители – непрофессионалы выделяют как наиболее важные следующие причины (в порядке убывания): амбициозность водителя, употребление водителем наркотиков; характер водителя; употребление водителем алкоголя; желание водителя выделиться; низкий уровень культуры водителя; негативное отношение к окружающим; эмоциональное состояние водителя; желание водителя соревноваться; склонность к риску; недостаточная работа полиции - нарушитель избегает наказания; негативное отношение к жизни.

Особо надо отметить то, что профессионалы склонны к сужению круга наиболее значимых причин, тогда как для непрофессионалов характерно разворачивание круга причин, особенно, касающихся личности водителя. Вероятно, профессионалы, несмотря на предложенную развёрнутость ответов склонны выделять наиболее главные составляющие, связанные с личностными особенностями водителей –

характер, эмоциональное состояние и низкий уровень культуры. Для непрофессионалов характерно стремление к более подробному, детальному описанию причин и развёрнутые варианты ответов помогли им в этом.

Специфическим по смыслу для группы профессионалов, оказалось выделение такого фактора, как заторы на дорогах; для группы непрофессионалов - недостаточная работа полиции - нарушитель избегает наказания.

Отдельно можно сказать о таком факторе, как употребление водителем наркотиков и алкоголя. Анализ показывает, что данное нарушение находит своё отражение для обеих групп как наиболее значимая причина и как наиболее значимое проявление агрессивного вождения. Вероятно, это явление объясняется тем, что употребление алкоголя и наркотиков водителем можно отнести к осознанному, преднамеренному выбору человека, в результате чего в поведении водителя наблюдаются проявления агрессивного вождения, что несёт реальную опасность для всех участников дорожного движения. Можно заметить, что по статистическим данным CSDD на 01.10.2008 в Латвии в 2006 году наблюдается снижение случаев ДТП в состоянии алкогольного опьянения (CSDD, 2008).

### **Выводы**

По результатам проведенного исследования можно сделать вывод о том, что гипотеза подтвердилась. В ходе исследования были установлены содержательные компоненты социальных и их статистически значимые различия об агрессивном вождении в Латвии у водителей профессионалов и водителей-любителей.

Среди всех выявленных статистически значимых различий в описании явления агрессивного вождения у водителей профессионалов и водителей непрофессионалов можно отметить наиболее важные по своей сути различия. При объяснении тенденции к росту агрессивного вождения водители-профессионалы особо выделяли такие факторы, как рост количества автомобилей, «пробки» и безграмотность вождения. Любители склонны объяснять её низкой культурой, недостатками в работе полиции, характером водителей.

При анализе полученных данных было выявлено, что наибольшее количество различий в представлениях о причинах явления пришлось на блок вопросов, связанных с детальным рассмотрением личности водителя и условий окружающей среды. Было выявлено, что любители хотя и не относят данные причины к категории наиболее важных причин, но им в большей степени, чем профессионалам, свойственно относить эти факторы к причинам. Профессионалы, склонны к сужению круга наиболее значимых причин, выделяют наиболее главные составляющие, связанные с личностными особенностями водителей – характер, эмоциональное состояние и низкий уровень культуры. Непрофессионалы стремятся к более подробному, детальному описанию причин, особенно, касающихся личности водителя.

Специфичным по смыслу для группы профессионалов, оказалось выделение такого фактора, как «заторы на дорогах», а для непрофессионалов - недостаточная работа полиции – «нарушитель избегает наказания».

В заключение можно сказать, что в статье представлен общий обзор по проблеме агрессивного вождения в Латвии, сделан краткий теоретический обзор по теме – социальные представления, описана методология проведенного исследования. Приведён анализ полученных данных по таким составляющим социальных представлений как - ассоциации, возникающие, когда респонденты слышат выражение «агрессивное вождение»; наблюдаемость явления и его тенденции, по мнению респондентов; причины агрессивного вождения глазами респондентов.

Рассмотрение феномена агрессивного вождения в ракурсе социальных представлений и в плоскости профессиональных и непрофессиональных водителей является новым взглядом на данную проблематику. Проведённое исследование может помочь увидеть данное явление не глазами законодателя, а таким, каким его видят и понимают жители Латвии. Выявление социальных представлений населения по данному вопросу является важным этапом на пути к снижению интенсивности и распространённости данного явления посредством направленного формирования общественного мнения, обучения, информирования населения, улучшения регулятивной и исполнительной функций различных государственных органов и, возможно, через изменение в законодательной базе.

### **Литература**

1. Harre R. (1994). Cultural stereotypes and positioning theory. *Journal for the Theory of Social Behaviour*. -Dec. Vol. 24 (4).

2. Holder Y et al., eds. (2001). *Injury Surveillance Guidelines*. Geneva, World Health Organization, (WHO/NMH/VIP/01.02).
3. Moscovici S. (1984). The phenomenon of social representations. Social representations. Cambridge.
4. Moscovici S. (1987). Answers and questions. Journal for the Theory of Social Behaviour. Oxford, Vol.17, N 4.
5. Peden M. et al., eds. (2004). World report on road traffic injury prevention: World Health Organization, Geneva.
6. Андреева Г.М. (2000) Психология социального познания. М.
7. Донцов А.И., Емельянова Т.П. (1987). Концепция социальных представлений в современной французской психологии. М.: Изд-во МГУ.
8. Маркова И. (1996). Социальные репрезентации демократии в обыденном и рефлексивном мышлении. Психологический журнал. Т.15.,5.
9. Ministru kabineta (MK) 2004.gada 21.jūnija noteikumiem Nr.551 . Administratīvie pārkāpumi ceļu satiksmē, par kuriem piešķir pārkāpumu uzskaites punktus, un pārkāpumu uzskaites punktu skaitu. (Pielikums grozīts ar MK 19.10.2004. noteikumiem Nr.873; MK 10.10.2006. noteikumiem Nr.840; MK 27.01.2009. noteikumiem Nr.69). Latvijas Vēstnesis (8-9 lpp.)
10. Ceļu policijas reģistra. Ceļu satiksmes negadījumu skaits 2008.gada mēnešos (CSDD).  
Доступ через интернет 2009-01-04:  
< <http://www.csdd.lv/default.php?pageID=1205394584>>
11. Ceļu policijas reģistra. Aktīvo vadītāju apliecību skaita dinamika 2009.gada mēnešos (CSDD).  
Доступ через интернет 2009-01-05:  
<<http://www.csdd.lv/default.php?pageID=1099053833>>
12. Ceļu policijas reģistra.. Jauno autovadītāju skaita dinamika 2009.gada mēnešos (CSDD).  
Доступ через интернет 2009-01-05:  
< <http://www.csdd.lv/default.php?pageID=1099053833>>

### **THE DIFFERENCES OF THE SOCIAL PERCEPTION OF THE "AGGRESSIVE DRIVING" PHENOMENA IN DIFFERENT SOCIAL GROUPS**

The article discusses the problem of aggressive driving. This problem is actual and it has been discussed at the World Health Organization and the United Nations. These high level discussions show the actual significance of the problem not only for our country but also internationally. The aggression on the roads in general has been the main concern of the Committee.

The special concern is about the consequences of the aggressive driving for all the participants of the road accident. Thus not only the drivers and the passengers are killed, but also other people on the road such as pedestrians and bicyclists are often involved in the accidents. During the recent years great changes has occurred in the road regulations and some new rules have been issued. The notion of aggressive driving in Latvia was introduced on 2004. The fine and penalty points are charged to the drivers for the aggressive driving on the road. The terminology is not a single meaning notion and could have different meanings not only within one country Latvia but also internationally. Many other factors are revealed, such as different social experience, the attitude of professional and non-professional drivers, and the influence of aggressive driving to the traffic participants.

In article the research technique is described. The aim of this research is to establish the social psychological picture of the aggressive car driving analyzing social representation of the aggressive drivers of different groups of drivers. To analyze social representation of the aggressive drivers the special structure of the research was worked out. A goal of research: to discover differences in social representations on aggressive car driving of professional and nonprofessional drivers. Methods of research: theoretical analysis of scientific sources, method of interviewing (non-structured and structured), content-analysis, method of free associations, ranging, method of semantic differential; method of scaling, inquiry form questioning. Methodic of research: the elaborated author's inquiry questionnaire. Description of selections is professional and non professional drivers in Latvia. Professional drivers are represented by respondents from bus parks and cargo truck carriers in international routes. Respondents in the group of professional drivers conform to criteria of

selection as follows – availability of professional drivers' license and performance of their professional duties as of the moment of inquiry. The systematization, classification and interpretation of the gained data were done. The given article regards the following questions: how respondents describe this phenomenon, what reasons they notice.

The results of research can be practically used in driving school, correcting the juridical traffic regulation and propagating the safe driving.

**Key words:** social representation, the phenomenon of the aggressive drivers, aggressive drivers.