

Сегодня выявлена связь между уровнем образования, степенью вовлеченности в образовательный процесс и продолжительностью жизни. Обновление знаний в пожилом возрасте изменяет образ жизни, культуру потребления, отношение к заболеваниям и утрате некоторых функций. Современное поколение пожилых людей все больше вовлекается в данный процесс, что обуславливает актуальность исследования.

Появляется новая система ценностей – часто более прагматичная, адаптированная к новому периоду жизни и ориентированная на диалог с поколениями [1, с. 48].

Цель исследования – выявить отношение пожилых граждан к процессу обновления знаний на данном возрастном этапе.

**Материал и методы:** В исследовании приняло 20 человек в возрасте 60–75 лет (100% – женщины), которые посещают Территориальный центр социального обслуживания населения Первомайского района города Витебска. Для достижения поставленной цели использовались теоретические методы: анализ и обобщение литературных источников по изучаемой проблеме.

**Результаты и их обсуждение.** Результаты анкетирования показали, что большинство опрошенных (97%) абсолютно согласны с высказыванием о том, что человек должен учиться на протяжении всей жизни и только 3% респондентов сомневаются в правильности данного высказывания.

40% посещают различные клубы и кружки, около 20% опрошенных в свободное время предпочитают занятия любимым делом, 10% предпочитают общение с друзьями, всего лишь 5% отдыхают пассивно (дома у телевизора), 25% часто отдыхают активно (посещают кино, театр, выставки).

Затем мы выяснили, какие курсы являются наиболее привлекательными для опрошенных пенсионеров. Большинство пенсионеров (75%) являются слушателями Народного социального университета, посещают такие образовательные курсы как: «Азы Православия», «Психология», «Английский язык», «Декоративно-прикладное искусство». Также нами были установлены факторы, которые мешают пожилым людям участвовать в образовательном процессе. Более 50% опрошенных считают, что сдерживающим фактором для обучения в пожилом возрасте является состояние здоровья, 14% заняты обязанностями по дому, 12% считают, что сдерживающим фактором может стать отсутствие уверенности в себе, 4% не понимают смысла и цели обучения, 20% не знают о существовании НСУ.

**Заключение.** Таким образом, можно сделать вывод, что люди от 55 до 65 лет более активны, после 65 лет активность снижается, интересы чаще сводятся к пассивному отдыху. Все участники данного исследования положительно относятся к обучению на протяжении всей жизни, а также к обучению совместно с молодёжью. Большинство опрошенных пожилых людей являются слушателями Народного социального университета, посещают образовательные курсы, а, следовательно, можно говорить о высоком уровне заинтересованности пожилых граждан в обучении.

1. Змеёв, С.И. Технология обучения взрослых: Учеб. пособие для студ. высш. учеб. Заведений / С.И. Змеёв. – М.: Издательский центр «Академия», 2002. – 196 с.

## **БЕЗОПАСНОЕ ПОВЕДЕНИЕ НА ДОРОГЕ: СРАВНИТЕЛЬНЫЙ АНАЛИЗ**

*Лукинич М.И.*

*студентка 5 курса ВГУ имени П.М. Машерова, г. Витебск, Республика Беларусь*

*Научный руководитель – Матюшкова С.Д., ст. преподаватель*

В настоящее время аварийность и травматизм на дорогах превратились в серьезную социально-экономическую проблему не только в Республики Беларусь, но и во всём мире. Положение в сфере безопасности дорожного движения Организация Объединённых Наций (ООН) характеризует как глобальный кризис. Значение безопасности дорожного движения получило всеобщее признание при обсуждении вопросов глобальной экологической политики на Конференции ООН по устойчивому развитию. Участниками форума была подчеркнута тесная связь между безопасностью дорожного движения и устойчивым развитием. Согласно докладу Всемирной организации здравоохранения (ВОЗ) о состоянии безопасности дорожного движения в мире (2013 г.), общее число случаев смерти в результате дорожно-транспортных происшествий (ДТП) остается недопустимо высоким – 1,24 миллиона случаев в год [1]. Почти 60% дорожно-

транспортных происшествий в городах приходится на столицу и областные города Республики Беларусь. Только по Витебской области за 2016 год было совершено 581 дорожно-транспортное происшествие, повлекшее гибель людей [2].

Динамическая дорожная ситуация представляет собой источник повышенной опасности и требует изменения существующего состояния. Современные статистические данные свидетельствуют об устрашающих факторах повышения дорожно-транспортного травматизма, несмотря на всевозможную пропаганду правил дорожного движения среди населения, а также повышения их культуры поведения на дорогах.

Одной из причин такой ситуации на дороге является стиль поведения водителей во время движения. Поэтому данное исследование целью, которого является выявить у участников дорожного движения склонность к агрессивному поведению, весьма актуально.

**Материал и методы.** В исследовании приняли участие 33 человека, проживающие в г. Орша и Оршанском районе, в возрасте 18 – 60 лет, со средним водительским стажем 15 лет. В качестве методов исследования был использован тест-анкета на определение личностных качеств оценивающийся по четырем категориям: безопасность, агрессивность, вежливость и ярость, методы математической обработки и анализа.

**Результаты и их обсуждение.** Анализ результатов позволил нам констатировать, большинство опрошенных (73%) являются безопасными водителями, то есть соблюдают правила дорожного движения. Сравнительный анализ показал, что в эту категорию попало 49,5% мужчин и 50% женщин, средний возраст которых составил 36,4 года, водительский стаж – 15,2 года. А так же 87% респондентов этой категории постоянно пользуются автомобилем.

Массовое использование автомобилей привело к появлению еще одного языка, в виде специальных правил, жестов и сигналов, то есть дорожной этики. Он был придуман водителями для общения друг с другом на расстоянии. Большинство водителей отнесли себя к категории, которая на дороге придерживается таких правил и ведет себя вежливо.

Оставшиеся 27% респондентов по результатам тестирования отнесены в категорию водителей, которым свойственно агрессивное поведение в процессе движения на дороге. Сравнительный анализ показал, что в эту категорию попало 8 мужчин и 1 женщина, средний возраст которых составил 32,3 года, водительский стаж – 13 лет, все постоянно пользуются автомобилем.

Не смотря на то, что большинство водителей участвующих в опросе, соблюдают правила дорожного движения, заботятся о безопасности, имеют представление о дорожной этике, 65% отмечают у себя склонность к дорожной ярости. Под таким поведением понимают агрессивное или неосторожное вождение, в некоторых случаях откровенно хамское поведение водителей во время управления транспортным средством. Дорожная ярость включает в себя грубые жесты, оскорбление, сознательно агрессивное управление транспортным средством. Агрессивное поведение водителей – это стремление намеренно навредить или проучить других участников дорожного движения, связанное со спором за первенство или превосходство в автомобильном потоке. Сравнительный анализ показал, что в эту категорию попало 19 мужчин и 3 женщины, средний возраст которых составил 33 года, водительский стаж – 11,6 года, все часто пользуются автомобилем.

Так же в своем исследовании мы хотели проследить зависимость безопасного поведения на дороге, не только от стажа вождения, но и от образования. Данное предположения не подтвердилось: агрессивное поведение во время дорожного движения не зависит от наличия образования.

Таким образом, агрессивное поведение на дороге является серьезной проблемой безопасности дорожного движения.

**Заключение.** Таким образом, можно сделать вывод о том, что большинство водителей, всё-таки, являются безопасными и вежливыми, но при этом часть их них склонна к дорожной ярости, а это может послужить причиной дорожно транспортных происшествий. Поэтому в сложившихся условиях возникает потребность в формировании у населения культуры безопасного поведения на дороге, борьбы с нарастающей агрессией, уважительного отношения к окружающим, в том числе, ко всем участникам дорожного движения.

1. Материалы IV Международного конгресса «Безопасность на дорогах ради безопасности жизни». – СПб., 2012.
2. Министерство внутренних дел Республики Беларусь / Общая статистика за 2016 год. Респ. Беларусь. – Минск, 2016. – Режим доступа: <http://mvd.gov.by>. – Дата доступа: 10.03.2017 г.