

Мир науки. Педагогика и психология / World of Science. Pedagogy and psychology <https://mir-nauki.com>

2021, №1, Том 9 / 2021, No 1, Vol 9 <https://mir-nauki.com/issue-1-2021.html>

URL статьи: <https://mir-nauki.com/PDF/41PSMN121.pdf>

**Ссылка для цитирования этой статьи:**

Пфау Т.В., Вторушина Ю.С., Монгуш Ч.Н. Особенности аффективного компонента социальных установок водителей, осужденных за управление транспортным средством в состоянии опьянения // Мир науки. Педагогика и психология, 2021 №1, <https://mir-nauki.com/PDF/41PSMN121.pdf> (доступ свободный). Загл. с экрана. Яз. рус., англ.

**For citation:**

Pfau T.V., Vtorushina Yu.S., Mongush Ch.N. (2021). Features of the affective component of the social attitudes of drivers convicted of driving under the influence of alcohol. *World of Science. Pedagogy and psychology*, [online] 1(9). Available at: <https://mir-nauki.com/PDF/41PSMN121.pdf> (in Russian)

**Пфау Татьяна Вильевна**

ФГБОУ ВО «Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, Абакан, Россия  
Медико-психолого-социальный институт  
Доцент  
Кандидат психологических наук, доцент  
E-mail: pfau.tv@gmail.com

**Вторушина Юлия Сергеевна**

ФГБОУ ВО «Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова, Абакан, Россия  
Медико-психолого-социальный институт  
Магистрант  
E-mail: Vtorushina79@inbox.ru

**Монгуш Чочагай Николаевна**

ФГБОУ ВО «Тувинский государственный университет», Кызыл, Россия  
Кызылский педагогический институт им. Народного писателя РТ А.А. Даржая  
Доцент  
Кандидат психологических наук, доцент  
E-mail: pfau.tv@gmail.com

**Особенности аффективного компонента  
социальных установок водителей, осужденных  
за управление транспортным средством  
в состоянии опьянения**

**Аннотация.** Нетрезвое вождения является одной из серьезнейших проблем дорожной безопасности. По данным Всемирной организации здравоохранения, нетрезвые водители как причина дорожно-транспортных происшествий стоят на втором месте после превышения скорости. Управление транспортным средством в состоянии опьянения в несколько раз повышает риск возникновения аварийной ситуации. Проблема нетрезвого вождения актуальна практически для всех стран, где разрешено употребление алкогольных напитков. Водитель как лицо, управляющее источником повышенной опасности, занимает центральное место. Личность водителя, осужденного за управление транспортным средством в состоянии опьянения, не исследовалась так как того, требует специализированное психологическое исследование. Одна из главных проблем социальной психологии – это ответ на вопрос о том, как полученный опыт человек реализует и воспроизводит. Под социальной установкой в социальной психологии понимается определенная диспозиция индивида, в соответствии с

которой тенденции его мыслей, чувств и возможных действий организованы с учетом социального объекта. Исследование социальных установок водителя, неоднократно и злобно престаупающего уголовный закон и управляющего транспортным средством в нетрезвом виде, ставящего своими действиями под угрозу жизнь и здоровье третьих лиц, требует своего изучения. В настоящем исследовании акцент смещен с сторону изучения аффективного компонента социальных установок нетрезвых водителей. Исследованию подверглись отношение водителей к официально установленным запретам, власти, уровни альтруизма, эгоизма, свободы и внутриличностного конфликта. В результате проведенного исследования были обнаружены статистически значимые различия в аффективном компоненте установки у водителей, осужденных за управление транспортным средством в состоянии опьянения и «добропорядочных водителей».

**Ключевые слова:** транспорт; опьянение; алкоголь; дорожно-транспортное происшествие; вина; тревога; водитель; социальные установки

### Введение

Обеспечение безопасности дорожного движения – сфера жизни без соприкосновения с которой невозможно представить день каждого современного человека, и возможные риски здесь несомненно высоки. Водитель, его действия, его социальные установки являются своеобразным ядром дорожно-транспортной безопасности. Проблематика совершения транспортных преступлений в состоянии опьянения рассматривалась специалистами в рамках уголовного права [1–3]; однако личность такого «преступника» исследовалась не столь глубоко и детально, как это подразумевает специализированное психологическое исследование [4–6]. Исследование социальных установок водителя, неоднократно и злобно престаупающего уголовный закон и управляющего транспортным средством в нетрезвом виде, ставящего своими действиями под угрозу жизнь и здоровье третьих лиц, требует своего изучения. В самом широком смысле у водителя должна быть только одна социальная установка – установка на безопасность и безопасное вождение [7; 8]. При этом на первый план выходит аффективный компонент социальной установки.

Целью исследования явилось изучение особенностей аффективного компонента социальных установок водителей, управляющих транспортным средством в состоянии опьянения. Приступая к исследованию, мы предположили, что водители, позволяющие себе нетрезвое вождение, отрицательно относятся к большинству официально установленных запретов, не приемлют внешнее давление и негативно воспринимают проявления власти в отношении себя. Их социальные установки проявляются в повышенном эгоизме, повышенном уровне свободолюбия. Также предположили, что уровень внутриличностного конфликта у исследуемых групп водителей возрастает соизмеримо степени их общественной опасности. В качестве методологической основы исследования были взяты классические положения У. Томаса и Ф. Знанецкого, согласно которым аттитюд или социальная установка – это состояние сознания индивида относительно некоторой социальной ценности (2001) [9]; определение аттитюда Г. Олпорта, в котором он описывает социальную установку как состояние психонервной готовности, сложившееся на основе опыта и оказывающее направляющее и (или) динамическое влияние на реакции индивида относительно всех объектов или ситуаций, с которыми он связан (1979) [10]; позиция М. Смита относительно трех компонентов структуры социальной установки (когнитивный, аффективный и поведенческий компоненты); определение аффективного компонента социальной установки как эмоции, которые переживает индивид в отношении какого-либо объекта [11].

Для проверки гипотез были выбраны следующие методики: Диагностика социально-психологических установок личности в мотивационно-потребностной сфере (автор

О.Ф. Потемкина) [12], Восьмицветовой тест М. Люшера [13; 14], Авторская установочная шкала с использованием семиступенчатой оценочной шкалы Р. Лайкерта. Полученные данные обрабатывались при помощи метода математической статистики – однофакторный дисперсионный анализ с использованием SPSS Statistics 22, (версия 2017 года).

## 1. Программа исследования

В исследовании принимали участие три группы испытуемых в количестве 90 человек. Критериями выборки послужили: мужской пол, фактическое наличие судимости за управление транспортным средством в состоянии опьянения или ее отсутствие. Первую группу составили водители – мужчины, не замеченные в нарушении правил дорожного движения и не имеющих действующих административных наказаний за транспортные правонарушения («добропорядочные водители»). Во вторую группу вошли 30 водителей – мужчин, осужденных по статье 264.1 УК РФ за неоднократное нетрезвое вождение, не повлекшее тяжких последствий («нетрезвые водители без ДТП»). Третью группу составили водители-мужчины, осужденные по статье 264 УК РФ, за совершение дорожно-транспортного происшествия совершенного в состоянии опьянения и повлекшее тяжкие последствия – тяжкий вред здоровью или смерть потерпевших («нетрезвые водители с тяжкими ДТП»).

Сразу обратим ваше внимание, что подобная группировка обусловлена нарастающей общественной опасностью указанных групп. Общественная опасность «добропорядочных водителей» минимальна, учитывая соблюдение ими правил дорожного движения и отсутствие наложенных административных наказаний. Группа «нетрезвые водители без ДТП» характеризуется повышенной общественной опасностью для третьих лиц, поскольку отличительной характеристикой группы является умышленное неоднократное управление транспортным средством в состоянии опьянения, однако на этом этапе еще отсутствуют последствия для третьих лиц в виде тяжкого вреда здоровью или смерти. Группа «нетрезвые водители с тяжкими ДТП» соответственно несет максимальную общественную опасность, чье неоднократное нетрезвое вождение повлекло тяжкие последствия для третьих лиц (причинение тяжкого вреда здоровью или смерть).

## 2. Анализ и интерпретация исследования

На первом этапе исследования появились результаты, частично опровергающие выдвинутые гипотезы, а именно уровень внутриличностного конфликта оказался наиболее высокий у группы «нетрезвые водители без ДТП», а наименьший уровень тревоги наблюдался у «нетрезвых водителей с тяжкими ДТП». То есть водители, характеризующиеся максимальной общественной опасностью, имеют наименьший уровень тревожности соразмерный с уровнем тревоги «добропорядочных водителей», при этом наивысший уровень тревоги наблюдается у «нетрезвых водителей без ДТП». Однако, рассмотрев анкетные данные «нетрезвых водителей с тяжкими ДТП», можно заметить, что в 52 % случаев осужденные имеют в своем «анамнезе» иные преступления. Они были осуждены ранее, имели непогашенную судимость или совершение нетрезвого тяжкого ДТП было сопряжено с совершением иного преступления. Причем речь в большинстве случаев шла об умышленных преступлениях. То есть в 52 % случаев приходится говорить о лицах, неоднократно и злобно нарушающих закон. Поэтому отсутствие внутриличностного конфликта у данной группы водителей характеризует отсутствие интернализации с социальными нормами, и, как следствие, отсутствие морального самоосуждения за совершенное деяние. Указанное подтверждается исследованиями специалистов в области юридической психологии, где исследования показали, что более

половины рецидивистов не испытывают угрызений совести за совершенные преступления и нахождение в колонии не выводит их из состояния душевного равновесия<sup>1</sup> [15].

Поэтому, вполне обоснован повышенный уровень внутриличностного конфликта у «нетрезвых водителей без ДТП». Такой человек впервые попал в поле зрения уголовного закона и чаще всего впервые осужден к реальному лишению свободы. Обстановка для него нова, необычна, субъективно опасна, и как следствие вызывает повышенную тревожность. Таким образом, гипотеза оказалась частично опровергнута: уровень внутриличностного конфликта не возрастает пропорционально степени общественной опасности групп. Минимальный уровень тревоги характерен для группы с максимальной общественной опасностью и обусловлен тем, что в группе значительную часть составляют преступники – рецидивисты.

Далее мы изучили аффективный компонент социальных установок мужчин-водителей. Было выявлено, что «добропорядочные водители» отличаются повышенным уровнем альтруизма при соизмеримо пониженном уровне эгоизма, а также имеют приемлемое отношение к внешнему давлению на себя и проявлению власти по отношению к себе (в сравнении с иными группами испытуемых). Социальные установки мужчин группы «нетрезвые водители без ДТП» отличаются тревожностью и отрицательным отношением к официально установленным запретам. Особенностью аффективного компонента социальных установок третьей группы водителей «нетрезвые водители с тяжкими ДТП» явилось повышенное свободолобие. Результаты представлены в таблице 1.

Таблица 1

**Особенности аффективного компонента  
социальных установок отдельных категорий водителей**

	Факторы	Средние показатели			p (расчетное значение уровня значимости по ANOVA)		
		«добропорядочные водители»	«нетрезвые водители без ДТП»	«нетрезвые водители тяжкими ДТП»	1–2 группы	2–3 группы	1–3 группы
1	Отношение к официально установленным запретам	4,2	3,4	5,2	0,000***	0,000***	0,000***
2	Отношение к внешнему давлению на себя, проявлению власти по отношению к себе	4,8	3,2	3,3	0,000***		0,000***
3	Альтруизм	5,0	3,3	3,0	0,000***	0,000***	0,000***
4	Властность	2,5	2,3	2,2			
5	Свобода	5,0	5,2	6,5		0,005***	0,022*
6	Эгоизм	3,0	5,0	5,1	0,000***		0,000***
7	Тревога	1,4	3,1	0,8	0,000***	0,000***	

Уровень значимости различий: \*\*\* –  $p < 0,001$ ; \*\* –  $p < 0,01$ ; \* –  $p < 0,05$  (составлена авторами на основе данных SPSS Statistics 22)

Принимая во внимание, возрастающую общественную опасность респондентов-водителей, принадлежащих соответственно группам 1, 2, 3, результаты исследования можно проинтерпретировать следующим образом.

«Добропорядочные водители» характеризуются безразличным ситуативным отношением к официально установленным запретам и к проявлениям власти в отношении себя. Они принимают вынужденные ограничения «как данность», не всегда безупречно соблюдают

<sup>1</sup> Социально-психологическая характеристика рецидивистов, и особенности их исправления // Интернет-ресурс URL: [https://studbooks.net/9396/psihologiya/sotsialno\\_psihologicheskaya\\_harakteristika\\_retsidivistov\\_osobenno\\_sti\\_ispravleniya](https://studbooks.net/9396/psihologiya/sotsialno_psihologicheskaya_harakteristika_retsidivistov_osobenno_sti_ispravleniya) (дата последнего обращения 01.02.2021).

действующее законодательство, часто это зависит от окружающей обстановки, руководствуются принципом «суровость законов компенсируется необязательностью их исполнения».

В группе «нетрезвые водители без ДТП» наблюдается отрицательное отношение к большинству официально установленных запретов, мужчины этой группы считают неприемлемым давление на себя. Часто считают, что подверглись наказанию напрасно и незаслуженно. Негативно воспринимают внешнее давление на себя, отрицательно относятся к проявлениям власти в отношении себя, считают, что им просто не повезло и они незаслуженно привлечены к уголовной ответственности.

Испытуемые группы «нетрезвые водители с тяжкими ДТП» на момент исследования отбывали наказание в местах лишения свободы. У таких испытуемых наблюдается отрицательное отношение к внешнему давлению и применению властных полномочий по отношению к себе. Однако при этом возрастает коэффициент положительного отношения к официально установленным запретам. Респонденты воспринимают официально установленные запреты, законы и правила в целом в положительном ключе, считают действующее законодательство в большинстве своем справедливым. Подобная ситуация может быть обусловлена тем фактом, что лица на момент исследования находились в местах лишения свободы (колониях) – отсюда и негативизм по отношению к проявлениям власти и внешнему давлению по отношению к себе, при этом наличие в биографии каждого из них тяжкого нетрезвого дорожно-транспортного происшествия обуславливает более положительное восприятие официально установленных запретов.

### **Выводы исследования**

Водители, допускающие управление транспортным средством в состоянии опьянения («нетрезвые водители без ДТП» и «нетрезвые водители с тяжкими ДТП») характеризуются повышенным уровнем эгоизма и соизмеримо сниженным уровнем альтруизма. Такие люди не готовы действовать в ущерб себе и собственным интересам. Наблюдается сосредоточение на личных интересах, о третьих лицах такой человек думает в последнюю очередь. По всей видимости подобные социально-психологические установки влияют на тот факт, что отдельные водители позволяют себе нетрезвое вождение, по сути, не задумываясь о возможных последствиях, тогда как для «добропорядочных водителей» подобные действия невозможны.

Ключевым моментом в положительном принятии официально установленных запретов (действующего законодательства) может служить серьезная психотравмирующая ситуация – в данном случае тяжкое дорожно-транспортное происшествие, связанное с умышленным противоправным поведением субъекта. Осознание водителем того, факта, что его неправомерные действия (управление транспортным средством в состоянии опьянения) привели к необратимым тяжким последствиям, и это позволяет ему в дальнейшем воспринимать действующее законодательство (запреты) в более положительном ключе.

Отрицательное отношение к большинству официально установленных запретов, неприемлемость к внешнему давлению на себя и негативное восприятие проявлений власти в отношении себя может лежать в основе причин, толкающих водителя сесть за руль в нетрезвом виде и характеризовать потенциальную угрозу такого водителя в условиях дорожной обстановки.

Можно сказать, что только факт тяжкого дорожно-транспортного происшествия позволяет человеку пересмотреть свои взгляды и задуматься об обоснованности официальных запретов. Наличие психотравмирующей ситуации (тяжкого дорожно-транспортного происшествия с наличием потерпевших) оказывает влияние на социальные установки,



водитель зачастую после такого происшествия начинает пересматривать свои взгляды на обязательность законов и правил, и ограничений в сторону их соблюдения.

Таким образом, в основе побуждения водителя сесть за руль в нетрезвом виде может лежать отрицательное восприятие действующего законодательства, непринятие внешнего давления, повышенный уровень эгоизма и соизмеримо сниженный уровень альтруизма.

В настоящий момент наши исследования по данной проблеме продолжают с использованием проективных методов, позволяющих увидеть неосознаваемые компоненты отношений мужчин-водителей.

## ЛИТЕРАТУРА

1. Ястребов А.В. Алкоголь и правонарушения. / А.В. Ястребов. – М.: Высшая школа, 1987. – 96 с.
2. Букалерева Л.А., Афанасьев М.В. Установление признаков опьянения при квалификации автотранспортных преступлений / Л.А. Букалерева, М.В. Афанасьев // Вестник Академии Генеральной прокуратуры Российской Федерации. – 2016. – №5 (55). – С. 57–60.
3. Ищенко Е.П. Смертельно опасная триада, или все о дорожной безопасности / Е.П. Ищенко. – М.: Проспект, 2017. – 368 с.
4. Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления / Д.А. Никитас // Российский следователь. – 2006. – №8. – С. 29–32.
5. Игнатов Н.А. Психологические основы труда шофёра. / Н.А. Игнатов. – М.: Высш. шк. 1969. – 134 с.
6. Нерсесян Л.П. Психологические аспекты повышения надёжности управления движущимися объектами. / Л.Н. Нерсесян. – М.: Промедэк, 1992. – 287 с.
7. Харченко М.А., Плотникова М.А. Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. 2020. Том. 13. №4 С. 180–191.
8. Пономаренко В.А. Психология человеческого фактора в опасной профессии / В.А. Пономаренко – Красноярск: Поликом, 2006. – 629 с.
9. Знанецкий Ф., Томас У. Польский крестьянин в Европе и Америке – Чикаго: Изд. Чикагского университета. – 1918.
10. Олпорт Г. Становление личности: избранные труды / Г. Олпорт – М: Смысл, 2002. – 45 с.
11. Андреева Г.М., Богомолова Н.Н., Петровская Л.А. Зарубежная социальная психология XX столетия. – М.: Аспект Пресс, 2002, С. 85.
12. Потемкина О.Ф. Методика диагностики социально-психологических установок личности в мотивационно-потребностной сфере. Электронный ресурс. URL: <http://hr-portal.ru/tool/test-potemkinoy-diagnostika-socialno-psihologicheskikh-ustanovok-lichnosti-v-motivacionno/>.
13. Люшер М. Цвет вашего характера. / М. Люшер – М: РИПОЛклассик, 1997. – 236 с.
14. Собчик Л.Н. «Модифицированный восьмицветовой тест Люшера». / Собчик Л.Н. – СПб.; М.: Речь, 2018. – 128 с.
15. Погонина Е.А. Психологические особенности чувства вины у лиц, отбывающих наказание, связанное с лишением свободы. // Вестник Белгородского юридического института МВД России. 2009. С. 18–21.

**Pfau Tat'yana Vil'yevna**

Katanov Khakass state university, Abakan, Russia  
Medical-psychological-social institute  
E-mail: pfau.tv@gmail.com

**Vtorushina Yuliya Sergeevna**

Katanov Khakass state university, Abakan, Russia  
Medical-psychological-social institute  
E-mail: Vtorushina79@inbox.ru

**Mongush Chochagay Nikolaevna**

Tuvi state university, Kyzyl, Russia  
Kyzyl pedagogical institute named after people's writer of the Republic of Tatarstan A.A. Darzhaya  
E-mail: chochagai\_84@mail.ru

## **Features of the affective component of the social attitudes of drivers convicted of driving under the influence of alcohol**

**Abstract.** Drunk driving is one of the most serious problems of road safety. According to the World Health Organization, drunk drivers as the cause of road accidents are in second place after speeding. Driving a vehicle while intoxicated increases the risk of an emergency several times. The problem of drunk driving is relevant for almost all countries where the use of alcoholic beverages is allowed. The driver, as the person who controls the source of increased danger, occupies a central place. The identity of the driver convicted of driving under the influence of alcohol was not investigated, as it requires a specialized psychological study. One of the main problems of social psychology is the answer to the question of how a person implements and reproduces the experience gained. The social attitude in social psychology is understood as a certain disposition of the individual, according to which the tendencies of his thoughts, feelings and possible actions are organized taking into account the social object. The study of the social attitudes of drunk driver requires his own study. In the present study, the focus is shifted to the study of the affective component of the social attitudes of drunk drivers. The study examined drivers' attitudes to officially established prohibitions, authorities, levels of altruism, selfishness, freedom, and intrapersonal conflict. Statistically significant differences were found in the affective component of the attitude in drivers convicted of driving under the influence of alcohol and "good drivers".

**Keywords:** transport; intoxication; alcohol; traffic accident; guilt; anxiety; driver; social attitude