

УДК 316.64

DOI: 10.34670/AR.2021.60.83.016

## **Особенности социальных установок мужчин, позволяющих себе управление транспортным средством в состоянии опьянения**

**Пфау Татьяна Вильевна**

Кандидат психологических наук,  
доцент,  
Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова,  
655017, Российская Федерация, Абакан, просп. Ленина, 90;  
e-mail: pfau.tv@gmail.com.

**Вторушина Юлия Сергеевна**

Магистрант,  
Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова,  
655017, Российская Федерация, Абакан, просп. Ленина, 90;  
e-mail: vtorushina79@inbox.ru.

**Власова Евгения Николаевна**

Кандидат психологических наук, доцент,  
доцент кафедры психологии, социальной работы,  
Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова,  
655017, Российская Федерация, Абакан, просп. Ленина 94;  
e-mail: vlasova6510@gmail.com

**Гребешкова Ольга Юрьевна**

Кандидат психологических наук,  
доцент,  
Медико-психолого-социальный институт,  
Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова,  
655017, Российская Федерация, Абакан, просп. Ленина 94;  
e-mail: ol\_greb@mail.ru.

**Федорова Анжелика Алексеевна**

Кандидат психологических наук, доцент,  
доцент кафедры психологии, социальной работы,  
Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова,  
655017, Российская Федерация, Абакан, просп. Ленина 94;  
e-mail: alis151@yandex.ru

**Кичеева Анастасия Олеговна**

Кандидат психологических наук,  
доцент кафедры психологии, социальной работы,  
Хакасский государственный университет им. Н.Ф. Катанова,  
655017, Российская Федерация, Абакан, просп. Ленина, 90;  
e-mail: kicheeva@list.ru

**Аннотация**

По данным Всемирной организации здравоохранения, нетрезвые водители как причина дорожно-транспортных происшествий стоят на втором месте после превышения скорости и являются одной из серьезнейших проблем дорожной безопасности, актуальной практически для всех стран, где разрешено употребление алкогольных напитков. Социальные установки водителя, осужденного за управление транспортным средством в состоянии опьянения, практически не исследовались в социальной психологии. Под социальной установкой 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 злостно преступающего уголовный закон и управляющего транспортным средством в нетрезвом виде, ставящего своими действиями под угрозу жизнь и здоровье третьих лиц, требует своего изучения, что и послужило целью нашего исследования. Исследованию подверглись отношение водителей к официально установленным запретам, власти, уровни альтруизма, эгоизма, внутренней свободы и тревоги. 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».

**Для цитирования в научных исследованиях**

Пфау Т.В., Вторушина Ю.С., Власова Е.Н., Гребешкова О.Ю., Федорова А.А., Кичеева А.О. Особенности социальных установок мужчин, позволяющих себе управление транспортным средством в состоянии опьянения // Психология. Историко-критические обзоры и современные исследования. 2021. Т. 10. № 3А. С. 117-129. DOI: 10.34670/AR.2021.60.83.016

**Ключевые слова**

Транспорт, опьянение, алкоголь, ДТП, вина, тревога, водитель, социальные установки.

**Введение**

Всемирная организация здравоохранения определяет пять ключевых факторов риска для безопасности дорожного движения: скорость, управление транспортными средствами в состоянии опьянения, использование мотоциклетных шлемов, пристяжных ремней и детских удерживающих устройств. Обращаем внимание, что нетрезвые водители как причина дорожно-транспортных происшествий стоят на втором месте после превышения скорости.

Водитель, его действия, его социальные установки являются своеобразным ядром дорожно-транспортной безопасности. Обеспечение безопасности дорожного движения в свою очередь –

эта та сфера без соприкосновения с которой невозможно представить день каждого современного человека, и риски в этой сфере несомненно высоки.

В настоящий момент Россия идет по пути усиления ответственности для нетрезвых водителей. В 2014 году УК РФ дополнен статьей 264.1. Строго говоря, государство официально отнесло лиц, неоднократно управляющих транспортным средством в нетрезвом виде к категории «преступников». Речь идет о лицах, только задержанных за рулем в нетрезвом виде, и не причинивших какого-либо значимого физического или материального вреда. Зачастую отсутствие (или наличие) материального или физического вреда третьим лицам обусловлено фактором случайности, а не сознательным выбором водителя. Именно поэтому в рамках нашего исследования изучению дополнительно подверглись водители, осужденные по частям 2, 4, 6, статьи 264 УК РФ – такие водители, чье нетрезвое вождение повлекло дорожно-транспортное происшествие с тяжкими последствиями (смерть и тяжкий вред здоровью третьих лиц). В целом интерес для нас представляют водители, чьи социальные установки позволяют им управлять транспортным средством в состоянии опьянения, чем ставят под угрозу жизнь и здоровье третьих лиц.

Проблематика совершения нетрезвых транспортных преступлений рассматривалась специалистами в рамках юридических дисциплин, однако личность такого «преступника» исследовалась не столь глубоко и детально, как это подразумевает специализированное психологическое исследование [Никитас, 2006]. В рамках отечественной психологии в основном рассматривались вопросы безопасного поведения водителя на дороге. Нередко указанное оценивалось во взаимосвязи со стилем вождения [Полянова, 1988]; через призму свойств нервной системы [Нерсесян, 1992]; во взаимосвязи с коммуникативными характеристиками [Лобанова, 2014] и психофизиологическими характеристиками; во взаимосвязи с психологической инертностью [Ротенберг, 1982] и стрессом водителя [Афанасьев, Зинченко, Ротенберг, 1976]; а также оценивая способность предвидеть возможное развитие ситуации [Мишуринов, Романов, 1990]. Изучались психологические детерминанты безопасности водителя [Обоймова, 2012], а также психологическое сопровождение профессиональной подготовки водителей [Юлкин, 2011]. Интерес представляет специализированная монография «Автотранспортная психология», где обозначены факторы надежности водителей в целом, рассмотрены психофизиологические особенности управления автомобилем. Теме нетрезвого вождения автор также уделил внимание, но затрагивает при этом лишь алкогольное опьянение (упуская из вида например – наркотическое или опьянение иными психотропными препаратами) [Романов, 2002].

Социальные установки водителя, осужденного за управление транспортным средством в состоянии опьянения, практически не исследовались в социальной психологии. 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 [Smith, 1968]. Этим понятием определяется один из самых важных психологических механизмов включения индивида в социальную систему. Аттитюд функционирует одновременно и как элемент психологической структуры личности, и как элемент социальной структуры [Шихирев, 1979]. В самом широком смысле у водителя должна быть только одна социальная установка – установка на безопасность и безопасное вождение [Харченко, Плотникова, 2020]. В связи с этим, исследование социальных установок водителя, неоднократно и злобно преступающего действующее законодательство и управляющего транспортным средством в нетрезвом виде,

ставящего своими действиями под угрозу жизнь и здоровье третьих лиц, требует своего изучения. Указанные обстоятельства предопределили выбор темы исследования, постановку соответствующих цели и задач, требующих своего решения.

Целью исследования явилось изучение особенностей 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 тревожности у исследуемых групп водителей возрастает соизмеримо степени их общественной опасности.

## Методы и материалы

В качестве методологической основы исследования были взяты классические положения У. Томаса и Ф. Знанецкого, определение аттитюда Г. Олпорта [Олпорт, 2002], положения об аттитюде М. Смита.

Для проверки гипотез были выбраны следующие методики: Диагностика социально-психологических установок личности в мотивационно-потребностной сфере (автор О.Ф. Потемкина) [Потемкина, www...], Восьмицветовой тест М.Люшера [Собчик, 2008], 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). Дополнительно были проанализированы анкетно-биографические данные испытуемых.

В исследовании принимали участие три группы испытуемых в количестве 90 человек. Выборка исследования была сформирована с помощью стратегии рандомизации. Критериями выборки послужили: мужской пол, фактическое наличие судимости за управление транспортным средством в состоянии опьянения или ее отсутствие. Первую группу составили 30 водителей – 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 частям 2, 4, 6 статьи 264 УК РФ, за совершение дорожно-транспортного происшествия в состоянии опьянения, повлекшее тяжкие последствия - тяжкий вред здоровью или смерть потерпевших («нетрезвые водители с тяжкими ДТП»).

Данные по группе «добропорядочные водители» не были проверены документально, поскольку это нарушает анонимность исследования и идет в разрез с Федеральным законом №152-ФЗ «О персональных данных». Данные о наличии судимости по остальным группам достоверны и косвенно подтверждаются тем фактом, что на момент исследования указанные лица находились в местах исполнения наказания и отношении них были вынесены обвинительные приговоры по соответствующим статьям, вступившие в законную силу. Средний возраст групп ориентировочно совпадает и составляет соответственно 35 лет.

Подобная группировка респондентов обусловлена нарастающей общественной опасностью указанных групп. За критерий повышения общественной опасности принят факт наличия (или отсутствия) в анамнезе водителя фактов нетрезвого вождения и тяжких последствий такого

вождения.

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 реальные 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 смерти).

## Результаты

Проанализировав анкетно-биографические данные испытуемых, был составлен социальный портрет респондентов, осужденных за нетрезвое вождение (групп «нетрезвые водители без ДТП» и «нетрезвые водители с тяжкими ДТП»). Социальный портрет группы «добропорядочные водители» нас мало интересовал по той простой причине, что по сути выборка группы представляет собой портрет среднестатистического водителя мужского пола, и водители из указанной группы не совершали транспортных правонарушений. Акцент в нашем исследовании все же смещен в сторону более глубокого понимания водителей, позволяющих себе нетрезвое вождение.

Мы подробно остановились на социальном портрете водителя, отбывающего наказание за нетрезвое транспортное преступление. В 100% случаев в нашем исследовании - это были мужчины, что и было обусловлено выборкой и особенностями исследования. Средний возраст лиц, отбывающих наказание за нетрезвое вождение – 33 года, что несколько ниже среднего возраста автовладельца в России. Самому младшему, отбывающего наказание за пьяное вождение – 20 лет, а самом старшему из изучаемой группы – 55 лет.

Значительная часть (75%) – это мужчины, состоящие в фактических брачных отношениях (учитывался как зарегистрированный, так и незарегистрированный брак). 65 % мужчин имеют на иждивении семью и детей.

Работая с биографическими данными лиц, отбывающих наказание в местах лишения свободы, была зафиксирована одна особенность. Практически все осужденные (90 %) имеют образование не выше среднего специального, при этом окончили только школу – 50%. Лишь трое из шестидесяти осужденных имеют высшее образование.

До заключения под стражу 75 % таких мужчин были задействованы на работах, связанных с физическим трудом (грузчики, строители т.д.), при этом пятеро из них – были профессиональными водителями. То есть - это те люди, которые в силу профессии должны обеспечивать безопасность и качество транспортных услуг. 20 % - были безработными, один человек – занимал руководящую должность (директор).

Наряду с этим, нами были изучены данные по водительскому стажу таких лиц. Приходится говорить о пропорциональной зависимости количества преступников, осужденных за нетрезвое вождение от увеличения водительского стажа.

Подводя итоги по анкетно-биографическим данным, обобщим данные по социальному портрету водителя, осужденного за управление транспортным средством в состоянии опьянения. Это мужчина, 33 лет, имеющий среднее образование, находящийся в фактических брачных отношениях, имеющий детей, занимающийся физическим трудом, не требующим

высокой квалификации, имеющий водительский стаж свыше 10 лет. Ситуация неутешительная: физически развитые мужчины, трудоспособного возраста, имеющие на иждивении семью и детей, тем не менее показывают стабильное (неоднократное) социально-опасное поведение, ставят под угрозу не только свою, но и жизни третьих лиц (иных участников дорожного движения).

Реализуя поставленные цели и задачи, наше исследование было продолжено с использованием психодиагностических методов. Интересно, что на первом этапе исследования выявились результаты, частично опровергающие выдвинутые гипотезы. Уровень тревоги исследовался с использованием Восьмицветового теста М.Люшера. Методика использовалась в усеченном варианте только на предмет определения уровня тревоги испытуемых. Уровень тревоги оказался наиболее высокий у группы «нетрезвые водители без ДТП», а наименьший уровень тревоги наблюдался у «нетрезвых водителей с тяжкими ДТП». (Таблица 1.). 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», было выявлено следующее. В 52 % случаев осужденные на момент исследования имели в своем «анамнезе» иные преступления. Они были осуждены ранее, имели непогашенную судимость или совершение нетрезвого тяжкого дорожно-транспортного происшествия было сопряжено с совершением иного преступления. Причем речь в большинстве случаев шла об умышленных преступлениях. Более чем в половине случаев приходится говорить о лицах, неоднократно и злобно нарушающих уголовный закон (рецидивистах). Поэтому отсутствие тревожности у данной группы водителей характеризует отсутствие интернализации с социальными нормами, и, как следствие, отсутствие морального самоосуждения за совершенное деяние. Указанное подтверждается работами 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 [Погонина, 2009].

По этой причине повышенный уровень тревоги у «нетрезвых водителей без ДТП» видится вполне обоснованным. 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. Гипотеза оказалась частично опровергнута: уровень тревоги 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.

На втором этапе исследования мы остановили свое внимание на аффективном компоненте социальных установок мужчин-водителей.

Уровни альтруизма, эгоизма, властности и внутренней свободы были исследованы с помощью диагностики социально-психологических установок личности в мотивационно-потребностной сфере (автор О.Ф. Потемкина). Методика использовалась в усеченном варианте с целью исследования только вышеозначенных параметров. Для целей исследования отношения испытуемых к официально установленным запретам (фактор 1) и отношения к внешнему давлению на себя и проявлению власти по отношению к себе (фактор 2) нами была разработана авторская установочная шкала с использованием семиступенчатой оценочной шкалы Р. Лайкерта.

Результаты исследования обобщены и представлены в таблице 1. 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 социальных установок третьей группы водителей «нетрезвые водители с тяжкими ДТП» явилось повышенное свободолобие.

**Таблица 1 - Особенности социальных установок отдельных категорий водителей Features of social attitudes of certain categories of drivers**

№ п/п	Факторы	Средние показатели			p (расчетное значение уровня значимости по ANOVA)		
		«добропорядочные водители»	«нетрезвые водители без ДТП»	«нетрезвые водители с 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: \*\*\* –  $p < 0,001$ ; \*\* –  $p < 0,01$ ; \* –  $p < 0,05$ .

Опираясь на возрастающую общественную опасность респондентов-водителей, принадлежащих соответствующим группам, результаты исследования можно проинтерпретировать следующим образом.

Сразу отметим, что ориентация на властность не носит выраженного характера и не дала статистически значимых различий. По всем группам водителей наблюдаются усредненные показатели. Тем не менее, статистически значимые различия были установлены по другим показателям. «Добропорядочные водители» характеризуются безразличным ситуативным отношением к официально установленным запретам и к проявлениям власти в отношении себя. «Добропорядочные водители» принимают вынужденные ограничения «как данность», не всегда безусловно соблюдают 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.

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 желаниям. 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.

### **Заключение**

Уровень тревоги не возрастает пропорционально степени общественной опасности групп. Минимальный уровень тревоги характерен для группы с максимальной общественной опасностью.

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, 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 заключить, 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 причинности 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 продолжены с использованием проективных методов, позволяющих увидеть неосознаваемые компоненты отношений мужчин-водителей.

## Библиография

1. Афанасьев Л.Л., Зинченко В.П., Ротенберг Р.В., Автомобиль и водитель проблема безопасности дорожного движения // Автомобильная промышленность. – 1976. – №7. – с. 3-8.
2. Бугаев В.А. Готовность военнослужащих внутренних войск МВД России к безаварийной эксплуатации автомобильной техники // Вестник Санкт-Петербургского университета МВД России. – 2013. – №1 (57) – С.125-130 с.
3. Волконская Е.К. Рецидив насильственных преступлений: социологическое исследование. // Lex Russica. – 2016. – №5 (114) май. – С. 203-216.
4. Гуревич К. М., Матвеев В. Ф. О профессиональной пригодности операторов и способах её определения // Вопросы пригодности оперативного персонала энергосистем. – М., 1966. – 178 с.
5. Знанецкий Ф., Томас У. Польский крестьянин в Европе и Америке - Чикаго: Изд. Чикагского университета. (1918-1920). – 1150 с.
6. Игнатов Н.А. Психологические основы труда шофёра. / Н.А. Игнатов. – М.: Высш. шк. 1969. – 134 с.
7. Лобанова Ю.И. Вождение как деятельность, поведение и стилевая характеристика // Вестник ЛГУ им. А.С. Пушкина. – 2014. – №4. – С.97-107.
8. Люшер М. Цвет вашего характера. – М.:РИПОЛклассик, 1997. – 236 с.
9. Мартинов В.П., Бурцев А.А, Плотникова М.А., Шантор Е.В., Чубуков А.Б., Сильянов В.В. Автотрезвость: вождение и алкоголь несовместимы. М.:Технополиграфцентр, 2017. – 103 с.
10. Мерлин В.С. Лекции по психологии мотивов. – Пермь, 1970. – 120 с.
11. Митраков, В. М. Поведение человека в экстремальных ситуациях // Развитие и современное состояние психологических исследований в свете модернизации образования. Материалы научно-практической конференции. Иваново, 21-22 марта 2003 г. – Иваново: ИВГУ. – 2003.
12. Мишуринов В.М., Романов А.Н. Надежность водителя и безопасность движения. / В.М. Мишуринов, А.Н. Романов. – М.: Транспорт, 1990. – 167 с.
13. Моргунов С.В. Роль психологических детерминантов в генезисе рецидивной преступности // Юридическая наука и правоохранительная практика. – 2018. – С. 87-93.
14. Нерсесян Л.П. Психологические аспекты повышения надёжности управления движущимися объектами. – М.: Промедэк, 1992. – 287 с.
15. Никитас Д.А. Особенности личности виновного участника дорожно-транспортного преступления // Российский следователь. – 2006. – №8. – С.29-32.
16. Обоймова С. М. К вопросу исследования психических детерминант безопасности личности водителя // МНКО. – 2012. – №5. – С.114-116.
17. Олпорт Г. Становление личности: избранные труды. М: Смысл, 2002. – 461 с.
18. 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
19. Полянова Т. А. О взаимосвязи между индивидуально-психологическими качествами водителей и их действиями по управлению автомобилем // Вестник Московского университета. – 1988. №4. – с. 44-54.
20. Пономаренко В. А. Психология человеческого фактора в опасной профессии. – Красноярск: Поликом, 2006. – 629 с.
21. Потемкина О.Ф. Методика диагностики социально-психологических установок личности в мотивационно-потребностной сфере. [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://hr-portal.ru/tool/test-potemkinou-diagnostika-socialno-psihologicheskikh-ustanovok-lichnosti-v-motivacionno/> (дата последнего обращения 26.02.2021).
22. Попов П.П. Роль установки в конфликте // Педагогика: история, перспективы. 2019. – Том 2. – №5. – С. 59-69.
23. Романов, А.Н. Автотранспортная психология. – М.: Академия, 2002. – 224 с.
24. Ротенберг Р.В. Автомобильные дороги и надёжность водителя// Проектирование автомобильных дорог и безопасность движения. – М.: МАДИ, 1982. – С. 28-35.
25. Собчик Л.Н. Модифицированный восьмицветовой тест Люшера. – СПб.; М.: Речь, 2018. – 128 с.
26. Фурцева Н.В., Злобин К.В., Катышева Ю.Я., Комаров Ю.Я. Оценка профессиональной пригодности водителя с помощью его психофизиологических качеств // Молодой ученый. – 2016. – №29. – С.339-343.

27. Харченко М.А., Плотникова М.А. Формирование установок безопасного вождения у начинающих водителей // Экспериментальная психология. – 2020. Том. 13. – №4 – С. 180-191.
28. Шихирев П.Н. Современная социальная психология США. – М.: Наука, 1979. – 229
29. Юлкин Е.С. Психология аварийности на автомобильном транспорте и пути ее решения // Вестник ТвГУ. Серия «Педагогика и психология». – 2011. – №1. – С. 184-191.
30. Smith M. B. Attitude Change // International Encyclopedia of the Social Sciences/Ed. by D. L. Sills. Crowell, 1968 с.

## **Features of the social attitudes of men who allow themselves to drive a vehicle in a state of intoxication**

**Tat'yana V. Pfau**

PhD in Psychological Sciences,  
Associate Professor at the Department of Psychology, Social Work,  
Katanov Khakass State University,  
655017, 94, Prospekt Lenina, Abakan, Russian Federation;  
e-mail: pfau.tv@gmail.com

**Yuliya S. Vtorushina**

master student,  
Katanov Khakass State University,  
655017, 94, Prospekt Lenina, Abakan, Russian Federation;  
e-mail: vtorushina79@inbox.ru

**Evgeniya N. Vlasova**

PhD in Psychological Sciences,  
Associate Professor at the Department of Psychology, Social Work,  
Katanov Khakass State University,  
655017, 94, Prospekt Lenina, Abakan, Russian Federation;  
e-mail: vlasova6510@gmail.com

**Ol'ga Yu. Grebeshkova**

PhD in Psychological Sciences,  
Associate Professor at the Department of Psychology, Social Work,  
Katanov Khakass State University,  
655017, 94, Prospekt Lenina, Abakan, Russian Federation;  
e-mail: ol\_greb@mail.ru.

**Anzhelika A. Fedorova**

PhD in psychological Sciences, associate Professor,  
Associate Professor at the Department of Psychology, Social Work,  
Katanov Khakass State University,  
655017, 94, Prospekt Lenina, Abakan, Russian Federation;  
e-mail: alis151@yandex.ru

**Anastasiya O. Kicheeva**

PhD in Psychology,  
Associate Professor at the Department of psychology, social work,  
Katanov Khakass State University,  
655017, 90 Lenina av., Abakan, Russian Federation;  
e-mail: kicheeva@list.ru

**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. 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".

**For citation**

Pfau T.V., Vtorushina Yu.S., Vlasova E.N., Grebeshkova O.Yu., Fedorova A.A., Kicheeva A.O. (2021) Osobennosti sotsial'nykh ustanovok muzhchin, pozvolyayushchikh sebe upravlenie transportnym sredstvom v sostoyanii op'yaniya [Features of the social attitudes of men who allow themselves to drive a vehicle in a state of intoxication]. *Psikhologiya. Istoriko-kriticheskie obzory i sovremennye issledovaniya* [Psychology. Historical-critical Reviews and Current Researches], 10 (3A), pp. 117-129. DOI: 10.34670/AR.2021.60.83.016

**Keywords**

Transport, intoxication, alcohol, traffic accident, guilt, anxiety, driver, social attitude.

## References

1. Allport, G. W., (2002), "Becoming a person: selected works". ["Stanovlenie lichnosti: izbrannye trudy."], M: Smysl, 461p.
2. Afanasyev, L. L., Zinchenko, V. P., Rotenberg, R. V., (1976), "Automobile and driver problem of road traffic safety". The automotive industry, №7. ["Avtomobil' i voditel' problema bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya", Avtomobilnaya promyshlennost, №7], pp. 3-8.
3. Bugaev, V. A., (2013), "Readiness of military personnel of internal troops of the Ministry of Internal Affairs of Russia for accident-free operation of automobile equipment", Vestnik of the Saint Petersburg University of the Ministry of the Interior of Russia. №1. ["Gotovnost' voennosluzhashchih vnutrennih vojsk MVD Rossii k bezavariyjnoj ekspluatatsii avtomobil'noj tekhniki", Vestnik Sankt-Peterburgskogo universiteta MVD Rossii, №1 (57)], pp.125-130.
4. Furtseva, N. V., Zlobin, K. V., Katysheva, Y. Y., Komarov, Y. Y., (2016), "Assessment of the professional suitability of the driver with the help of his psychophysiological qualities." ["Ocenka professional'noj prigodnosti voditelya s pomoshch'yu ego psihofiziologicheskikh kachestv", Molodoj uchenyj, №29], pp. 339-343.
5. Gurevich, K. M., Matveev, V. F., (1966), "On professional suitability of operators and methods of its determination". Voprosy prigodnosti operativnogo personala energosistem. ["O professional'noj prigodnosti operatorov i sposobah eyo opredeleniya", Voprosy prigodnosti operativnogo personala energosistem.], Moscow, p. 178.
6. Ignatov, H. A., (1969), "Psychological foundations of the work of the driver". ["Psihologicheskie osnovy truda shofyora"], M.: Vyssh. Shk, 134 p.
7. Kharchenko, M. A., Plotnikova, M. A., "Formation of safe driving settings for novice drivers". Experimental psychology. vol. 13. №4. ["Formirovanie ustanovok bezopasnogo vozhdeniya u nachinayushchih voditelej". Eksperimentalnaya psihologiya. №4], pp. 180-191.
8. Lobanova, Y. I., (2014), "Driving as an activity, behavior and style characteristics." Vestnik of the Pushkin Leningrad State University. ["Vozhdenie kak deyatel'nost', povedenie i stilevaya harakteristika". Vestnik LGU im. A.S. Pushkina. №4], pp. 97-107.
9. Lusher, M., (1997), "The color of your character". ["Cvet vashego haraktera"], M: RIPOLklassik, 236 p.
10. Martinov, V. P., Burtsev, A. A., Plotnikova, M. A., Shantor, E. V., Chubukov, A. B., Silyanov, V. V., (2017), "Auto-sobriety: driving and alcohol are incompatible". ["Avtotrezvost: vozhdenie i alkohol' nesovmestimy"], M.:Tekhnopoligrafcentr, 103 p.
11. Merlin, V. S., (1970), "Lectures on the psychology of motives". [Lekcii po psihologii motivov.], Perm, 120 p.
12. Mitrakov, V. M., (2003), "Human behavior in extreme situations." The development and current state of psychological research in the light of the modernization of education. Materials of the scientific and practical conference. Ivanovo, March 21-22, 2003. ["Povedenie cheloveka v ekstremal'nyh situatsiyah." Razvitie i sovremennoe sostoyanie psihologicheskikh issledovanij v svete modernizatsii obrazovaniya. Materials of the scientific and practical conference. Ivanovo, March 21-22], Ivanovo: IvSU.
13. Mishurin, V. M., Romanov, A. N., (1990), "Driver reliability and traffic safety". ["Nadezhnost' voditelya i bezopasnost' dvizheniya"], M.: transport, 167 p.
14. Morgunov, S. V., (2018), "The role of psychological determinants in the genesis of recidivism", Legal science and law enforcement practice. ["Rol' psihologicheskikh determinantov v genezise recidivnoj prestupnosti", Yuridicheskaya nauka i pravoohranitel'naya praktika], pp. 87-93.
15. Nersesyan, L. P., (1992), "Psychological aspects of improving the reliability of control of moving objects". ["Psihologicheskie aspekty povysheniya nadyozhnosti upravleniya dvizhushchimisya ob"ektami"], Moscow: Promedek, 287 p.
16. Nikitas, D. A., (2006), "Features of the personality of the guilty participant of a road traffic crime", Russian investigator, №8. ["Osobennosti lichnosti vinovnogo uchastnika dorozhno-transportnogo prestupleniya", Russian sledovatel, №8], pp. 29-32.
17. Oboimova, S. M., (2012), "On the issue of research of mental determinants of the driver's personal safety", MNKO, №5. ["K voprosu issledovaniya psihicheskikh determinant bezopasnosti lichnosti voditelya ", MNKO, №5.], pp.114-116.
18. Pogonina, E. A., (2009), "Psychological features of the feeling of guilt in persons serving a sentence related to deprivation of liberty", Vestnik Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior. ["Psihologicheskie osobennosti chuvstva viny u lic, otbyvayushchih nakazanie, svyazannoe s lisheniem svobody", Vestnik Belgorodskogo yuridicheskogo instituta MVD Rossii.], pp. 18-21.
19. Polyanova, T. A., (1988), "On the relationship between the individual psychological qualities of drivers and their actions on driving a car", Vestnik of the Moscow University, № 4. ["O vzaimosvyazi mezhdu individual'no-psihologicheskimi kachestvami voditelej i ih dejstviyami po upravleniyu avtomobilem", Vestnik Moskovskogo universiteta, № 4], pp. 44-54.
20. Ponomarenko, V. A., (2006), "Psychology of the human factor in a dangerous profession". ["Psihologiya chelovecheskogo faktora v opasnoj professii"], Krasnoyarsk: Polikom, 629 p.
21. Potemkina, O. F., "Methods of diagnostics of socio-psychological attitudes of the individual in the motivational-need

- sphere.” available at: <http://hr-portal.ru/tool/test-potemkinoy-diagnostika-socialno-psihologicheskikh-ustanovok-lichnosti-v-motivacionno/> (last accessed 26.02.2021).
22. Popov, P. P., (2019), “The role of the installation in the conflict”, *Pedagogy: history, prospects*, vol. 2 (№5). [“Rol' ustanovki v konflikte”, *Pedagogika: istoriya, perspektivy*, vol. 2 (№5)], pp.59-69.
  23. Romanov, A.N., (2002), “Motor transport psychology”. [“Avtotransportnaya psihologiya”], M.: Academy, 224 p.
  24. Rotenberg, R. V., (1982), “Automobile roads and driver reliability”, *Proektirovanie avtomobil'nyh dorog i bezopasnost' dvizheniya.* [“Avtomobil'nye dorogi i nadyozhnost' voditelya. Proektirovanie avtomobil'nyh dorog i bezopasnost' dvizheniya”], M.: MADI, pp. 28-35.
  25. Shikhirev, P. N., (1979), “Modern social psychology of the USA.” [“Sovremennaya social'naya psihologiya SSHA”], Moscow: Nauka, 229 p.
  26. Smith, M. B., (1968), *Attitude Change. International Encyclopedia of the Social Sciences/Ed. by D. L. Sills. Crowell.* (In Eng.).
  27. Sobchik, L. N., (2018), “The modified eight-color Lusher test”. [“Modificirovannyj vos'micvetovoj test Lyushera”], Moscow: Rech, 128 p.
  28. Volkonskaya, E. K., (2016), “Recidivism of violent crimes: a sociological study”, *Lex Russica*, №5 (114). [“Recidiv nasilstvennyh prestuplenij: sociologicheskoe issledovanie”, *Lex Russica*, №5 (114)], pp. 203-216.
  29. Yulkin, E. S., (2011), “Psychology of accidents in road transport and ways to solve it”, *TvSU Bulletin. Series "Pedagogy and Psychology"*, No. 1. [“Psihologiya avarijnosti na avtomobil'nom transporte i puti ee resheniya”, *Vestnik TGU. Seriya «Pedagogika i psihologiya»*, №1], pp. 184-191.
  30. Znaniecki, F., Thomas, W.I., “The polish peasant in Europe and America. Ed. University of Chicago”. (1918-1920), 1150 p.