

## НАУЧНЫЕ ПРОБЛЕМЫ ОТЕЧЕСТВЕННЫХ ИССЛЕДОВАНИЙ ТАКСОМОТОРНОЙ СФЕРЫ МЕГАПОЛИСОВ

DOI: 10.25629/НС.2018.06.06

**КОНОШЕНКО Б.А.**

ООО «Евротранссервис». г. Москва

**Аннотация.** В связи с бурным развитием отечественной сферы такси в статье актуализируется необходимость научного исследования данного вида труда. Автором проведен библиографический анализ диссертационных исследований таксомоторной деятельности. В качестве критерия отбора диссертационных работ было выбрано использование в их названии термина «такси» или производных от него («таксомоторная деятельность», таксомоторный парк», «таксомоторные перевозки» и т.п.). Выявлено, что за период с 1950 года по июнь 2018 года в нашей стране было защищено 48 диссертаций по проблематике такси: 42 - кандидатских и 6 – докторских. Выделены три периода в научном исследовании сферы такси: первый период – 50-60-е годы XX века; второй период – начало 70-х – 1994 год XX века; третий период - 1995 год – по настоящее время. Определены четкие критерии периодизации научного изучения сферы такси в отечественной науке. Библиографический и содержательный анализ защищенных диссертаций по тематике такси позволил выявить ключевые проблемы в научном исследовании данного вида деятельности и транспорта: тематикой такси интересуются представители, как правило, технических и экономических наук; выполнена всего одна диссертация по социальной психологии; человеческий фактор остается почти вне пределов исследования отечественных ученых в сфере такси; основная часть исследований выполнялась и защищалась в Москве, на базе МАДИ; в последние годы Москва теряет свои лидерские позиции в данных исследованиях, а за последние 10 лет в Москве не защищено ни одной работы по таксомоторному транспорту; в рамках психологической науки исследования такси не выделились в самостоятельное направление, а велись в рамках психофизиологии и психологии труда водителя; доминирование в транспортной психологии парадигмы ВАДС (водитель-автомобиль-дорога-среда) в значительной степени объясняет разрозненность и малочисленность психологических исследований проблематики сферы такси, где ключевым элементом системы является пассажир.

**Ключевые слова.** Научное исследование сферы такси, периоды исследований, проблематика диссертаций таксомоторной деятельности, профессия водителя такси, психология труда водителя такси мегаполиса.

**Введение.** В прошлом году исполнилось 110 лет российскому такси. Пройдя длительный путь развития, сфера такси России в настоящее время является одной из самых динамично развивающихся секторов оказания услуг населению страны. Разрешения на право заниматься таксомоторными перевозками в Москве получили 85 тысяч человек, а в целом в России - более 700 тыс. человек. По данным Центра трудовых исследований Высшей школы экономики, в нашей стране на протяжении последних пятнадцати лет профессия водителя по массовости находится на первом месте – водителями работают свыше 5 млн. человек [4]. Другими словами, каждый седьмой водитель в России – это водитель такси.

Специалисты подсчитали, что в период 2011-2017 гг. число водителей такси возросло более чем в пять раз. Правда, такое резкое увеличение числа легальных водителей такси шло в основном не за счет водителей-новичков, а, как правило, в результате легализации так называемых «бомбил», т.е. частных извозчиков, работавших в данной сфере на свой страх и риск. Экстенсивное развитие российского такси сопровождалось и качественными изменениями: формирование правовой базы деятельности, обновлением парка машин, внедрением информационных технологий, повышением требований к подготовке водителей. В практическую плоскость переводится проблема разработки профессионального стандарта водителя такси, готовится новый закон о такси.

В то же время, медленно преодолеваются сбои в функционировании данной сферы услуг. Это жалобы на качество работы таксомоторных организаций, увеличение числа фактически «нелегальных» водителей, работающих по заказам крупных агрегаторов, значительное количество конфликтов в системе «водитель такси – пассажир», а также ДТП с участием автомобилей такси.

Естественным и закономерным является тот факт, что бурное развитие сферы такси настоятельно требует повышенного внимания к себе не только властей различного уровня, законодательного регулирования, но и научно обоснованных рекомендаций по оптимизации данного вида труда.

**Цель исследования.** Исходя из актуальности задачи, было проведено исследование степени изученности сферы такси в отечественной науке.

**Методы.** Используемые методы – библиографический и историографический анализ, статистическая обработка.

**Результаты и обсуждение.** Проведенное исследование показало, что серьезное научное изучение проблематики такси в нашей стране началось в середине XX века. В качестве критерия отбора диссертационных работ было выбрано использование в их названии термина «такси» или производных от него («таксомоторная деятельность», таксомоторный парк», «таксомоторные перевозки» и т.п.).

Установлено, что в 1950 году была защищена первая кандидатская диссертация по данной проблематике. М.Д. Блатнов в рамках экономических наук подготовил «Исследование эксплуатации таксомоторного пассажирского транспорта» [1].

Данный факт совсем не значит, что до этого в нашей стране данная сфера была вне интересов ученых. Начиная с 30-х годов XX века сравнительно большими тиражами выходили многочисленные пособия, методические рекомендации, обзоры, монографии ученых и специалистов-практиков. Однако первым диссертационным исследованием была выше упомянутая работа М.Д. Блатнова.

Выявлено, что за период с 1950 года по июнь 2018 года в нашей стране Высшей аттестационной комиссией в результате успешных защит было выдано 48 дипломов докторов и кандидатов наук за новаторские работы по изучению проблематики такси: 42 – кандидатских и 6 – докторских. Правда, из 6 докторских диссертаций 5 были посвящены проблемам городского пассажирского транспорта, но в каждой из них глава или раздел обязательно рассматривали сферу такси. А в одной докторской диссертации – А.С. Игнатенко [7] – разработаны научные основы, методы организации и управления перевозочным процессом легкового таксомоторного транспорта (Киев, 1992 г.). Диплом был выдан в 1992 году российским ВАКом, т.к. украинский ВАК был учрежден только в конце 1992 года.

Анализ хронологического распределения времени защиты диссертационных работ позволили четко выделить три периода в научном исследовании сферы такси.

Первый период – 50-60-е годы XX века. В этот период, за 20 лет подготовлено всего три диссертации по исследованию эксплуатации таксомоторного пассажирского транспорта, организации таксомоторных перевозок и экономической эффективности применения радиосвязи для диспетчерского руководства работой такси. Это 6% от общего количества диссертаций по проблематике такси.

Второй период – начало 70-х – 1994 год XX века. Именно в этот период ученые активно исследуют различные аспекты функционирования таксомоторного транспорта. В эти годы подготовлено 29 диссертаций – 60% от общего числа диссертационных исследований. Появляются первые докторские диссертации, где рассматривается проблематика таксомоторного транспорта. Необходимо особо подчеркнуть, что основная часть диссертаций готовилась на базе МАДИ (Московский автомобильно-дорожный институт, ныне – Московский автомобильно-дорожный государственный технический университет МАДИ), где были сформированы настоящие научные школы исследования разнообразных проблем развития такси в области экономических и технических наук.

Завершающие рамки второго периода определены 1994 годом XX века в связи с тем, что именно до этого года, как правило, защищались диссертации по изучению довольно хорошо отлаженной советской централизованной системы функционирования сферы такси.

Среди основных научных проблем, которые решались в данный период можно выделить следующие:

- управление таксомоторным транспортом;
- планомерность и эффективность развития городского такси;
- инновации в организации легкового таксомоторного транспорта, его работа в рыночных условиях;
- безопасность перевозок пассажиров легковыми автомобилями-такси;
- качество таксомоторного обслуживания пассажиров;
- особенности работы маршрутного такси;
- организация работы диспетчерских такси;
- мотивация труда работников такси;
- роль коммуникативных качеств водителя такси в эффективности его труда;
- организация стоянок такси в крупных городах.

Третий период, с 1995 года XX века до настоящего времени. За 23 года подготовлено всего шестнадцать диссертаций, хотя в сфере такси произошли кардинальные изменения системы хозяйствования, были внедрены коммерческие основы в рамках всеобщей приватизации, реальностью стала ломка психологии водителя такси, который был вынужден самостоятельно выживать в новых условиях. В конце 90-х стало очевидным затянувшееся накопление нерешенных проблем, возникших в этой сфере в постсоветский период. Поэтому уже в начале 2000-х годов ученые настойчиво указывают на пробелы в законодательстве, регулирующего функционирования такси. Именно эта причина является основным источником «возникновения конфликта интересов «заказчик – перевозчик – пассажир» [3].

В этот период исследовались организационно-экономические методы управления таксомоторным транспортом крупного города, проблемы безопасности такси, в том числе оптимизации периодичного технического обслуживания легковых автомобилей такси, а также модели организации перевозок пассажиров легковыми такси.

Библиографический и содержательный анализ защищенных диссертаций по тематике такси позволил выявить ряд проблемных моментов в научном исследовании данного вида деятельности и транспорта.

1. Установлено, что данной сферой деятельности интересовались и до сих пор интересуются представители, как правило, только технических и экономических наук. Из защищенных диссертаций 30 – в сфере технических наук и 17 – в сфере экономических наук; и только 1 работа по социальной психологии [9].

2. Фактически человеческий фактор в значительной степени остается вне пределов исследования отечественных ученых по отношению к сфере такси. К сожалению, пока не обнаружено диссертаций по проблематике такси в социологии, педагогике и юридических науках, хотя именно для этих отраслей научного знания проблематика такси, наряду с экономикой и техникой, наиболее актуальна. Также пока нет диссертаций исторического плана, а ведь такси как вид транспорта существует более ста лет. В психологии выполнено только одно квалификационное исследование [12].

3. Выявлено, что основная часть исследований выполнялась и защищалась в Москве. Так, из 48 диссертаций 30 (или 62%) защищены в Москве. Более подробную картину географии защит диссертаций можно посмотреть в Таблице 1.

Таблица 1 – Города защиты диссертаций по проблематике такси

№	Город защиты диссертации	Число диссертаций	В %
1.	Москва	30	62
2.	Ленинград (Санкт-Петербург)	4	9
3.	Киев	2	4
4.	Омск	2	4
5.	Оренбург	2	4
6.	Ташкент	2	4
7.	Томск	2	4
8.	Алма-Ата	1	2
9.	Волгоград	1	2
10.	Воронеж	1	2
11.	Харьков	1	2
	Всего	48	100

Как мы видим, проблематика такси разрабатывалась в научных центрах всего 11 городов Советского Союза, а затем – России. А если учитывать территорию нынешней России, то только в 7 российских городах.

4. Более подробный анализ хронологии выполненных диссертационных работ по проблематике такси позволил сделать важный вывод – в последние годы Москва теряет свои лидерские позиции в данном направлении исследований. Судите сами – с 2000 года из 10 диссертаций только 3 защищены в Москве. Сравним: за весь исследуемый период в Москве подготовлено и защищено 62% всех диссертаций, а за последние 17 лет – только 30%.

Но это еще не все. За последние 10 лет в Москве не защищено ни одной работы по таксомоторному транспорту. А ведь именно в этот период усилиями руководства Москвы были предприняты титанические усилия по наведению порядка в сфере оказания таксомоторных услуг, выведения московского такси на уровень одного из лучших в мире. А российская наука пока скромно уходит от исследования уникального московского опыта.

5. Что касается роли психологической науки в изучении проблематики такси, то можно утверждать, что имевшиеся исследования не выделились в самостоятельное направление, а велись в рамках психофизиологии и психологии труда водителя.

Необходимо отметить, что транспортная психология как отрасль психологической науки зародилась более ста лет тому назад. Еще в начале XX века вышла работа немецкого психолога Г. Мюнстерберга, в которой обосновывалась профессиональная оценка действий водителей городского транспорта и критерии соответствия качеств водителя безопасности движения [16]. Отечественный исследователь Ж.М. Лям в 1928 году опубликовал результаты изучения профессиональной пригодности водителей. В этот же период появились работы С.М. Василевского, в которых предлагались методы и способы повышения квалификации водителей автомобилей [15].

В послевоенный период публикуются труды по организации профессионального отбора водителей, а также по диагностике профессионально важных качеств водителей.

В 60-е годы происходит бурный рост публикаций по отдельным проблемам транспортной психологии, гигиене, психофизиологии и психологии труда водителей. Поток работ был столь значителен, что позволило издать отдельный библиографический указатель публикаций по общим вопросам безопасности, психологии и физиологии труда водителя автомобиля, который вышел в 1969 году.

В 1970 году была опубликована интересная статья А.М. Зимичева, в которой рассмотрены психологические особенности восприятия пассажирами водителей такси [6]. В основу статьи легли результаты дипломной работы автора «О некоторых особенностях восприятия человеческого лица водителями такси». В дальнейшем А.М. Зимичев стал известным российском психологом, профессором, защитил докторскую диссертацию.

1974 год ознаменовался появлением совместного труда Н.М. Васильева и М.С. Фактора [2], в которой рассматривались особенности организации таксомоторного транспорта в больших городах, в том числе и психологические факторы.

Публикуются результаты экспериментальных исследований, в частности, в 1975 году вышла работа М.В. Кошелева и А.А. Абдрахманова, где обобщался опыт группы аспирантов МАДИ по изучению психофизиологических особенностей водителей такси [10]. В течение нескольких лет группа исследователей под руководством Н.А. Игнатова и В.М. Мишурина на базе 1-го таксомоторного парка г. Москвы проводили психологические исследования надежности работы водителей такси. Экспериментально было установлено, что оперативные реакции водителей такси зависят от их возраста, степени утомляемости, и даже от легкой степени алкогольного опьянения

Важным этапом в развитии транспортной психологии явилось издание в 1982 году фундаментального труда немецкого психолога Д. Клебельсберга «Транспортная психология», который был переведен на русский язык и издан в нашей стране в 1989 году [8]. В дальнейшем свет получили еще несколько работ отечественных специалистов Г.А. Дронникова [5], В.М. Курганова [11], П.А. Пегина [13], А.Н. Романова [14]. К сожалению, в указанных работах особенностям труда водителя такси уделяется незначительное внимание, как правило, в объеме небольшого абзаца. Например, в довольно содержательном учебном пособии А.Н. Романова при характеристике труда водителя такси указывается, что «успешная и безаварийная работа водителей такси определяется, прежде всего, скоростными параметрами его психической деятельности (скоростью реакций, оперативными качествами мышления и памяти, скоростью переключения внимания и т.д.), а надежность водителей, выполняющих междугородные рейсы на дорогах с однообразным пейзажем и незначительной интенсивностью движения, во многом зависит от силы нервной системы, обеспечивающей высокую степень устойчивости к монотонным раздражителям и достаточную работоспособность в течение длительного времени» [14].

Исключением является работа В.М. Курганова [11], в которой изложены довольно интересные результаты исследования труда водителей различного транспорта (в том числе водителей такси), выполненных группой исследователей под руководством автора в 90-е годы XX века в г. Твери и Тверской области.

В работе подробно рассмотрены результаты тестирования водителей грузовых автомобилей, городских автобусов и городского такси. Выявлено, что наиболее значимые расхождения по таким показателям, как «темп», «социальный темп», «эмоциональность» и «социальная эмоциональность» зафиксированы между водителями такси и водителями грузовиков и автобусов.

Также В.М. Курганов выделяет особенности труда водителя такси и отдельно – водителя маршрутного такси. Автор подчеркивает, что труд водителя «маршрутки» «в психологическом отношении - наиболее тяжелая область водительского труда» [11].

Особенное место занимает диссертационное исследование А.А. Отюгова, выполненное в 1984 году [12]. На основе эмпирического исследования автор обосновал тезис, что «эффективность работы в сфере такси в значительной степени зависит от общих личностных тенденций регуляции поведения и контроля за ним, а также от особенностей развития ряда коммуникативных свойств. На адаптацию к труду в таксомоторных предприятиях влияют те же свойства личности (социальная нормативность, способность к контролю за своим эмоциональным состоянием и поведением, уровень фрустрированности), которые влияют на надежность операторской деятельности».

А.А. Отюгов выявил, что количество жалоб от пассажиров и дисциплинарных взысканий, полученных водителем, связано с уровнем развития его коммуникативных качеств: эмпатическим потенциалом, установкой по отношению к людям и особенностями реакции на фрустрацию.

Доказано, что наиболее эффективно обслуживают пассажиров водители с невыраженными авторитарными чертами характера, но способные к дифференцированному подходу к людям. Меньше жалоб и дисциплинарных взысканий получают водители, склонные находить конструктивный выход из конфликтных ситуаций.

Кроме того, автор сделал важный вывод: поскольку эффективная работа водителя такси не требует очень высокой степени развития коммуникативных свойств личности, повышение качества работы таксомоторов следует вести не только за счет профессионального подбора, но и путем активного обучения молодых водителей и тренировки у них навыков оптимального поведения по отношению к малознакомым лицам [12].

6. Наш анализ показал, что разрозненность и малочисленность психологических исследований проблематики сферы такси связаны, в первую очередь, с доминированием в транспортной психологии исследовательской парадигмы ВАДС (водитель-автомобиль-дорога-среда). Попытка А.А. Отюгова ввести в данную парадигму пятый элемент – пассажир, – к сожалению, не получила своего дальнейшего развития.

Ради справедливости необходимо отметить, что все же методологический принцип ВАДСП (водитель-автомобиль-дорога-среда-пассажир) нашел свою фрагментарную реализацию в психологических исследованиях труда водителей маршрутного такси, как переходной формы от легкового такси к городскому автобусному транспорту.

**Выводы.** Таким образом, основными проблемами научных исследований таксомоторной деятельности в нашей стране являлись следующие.

1. Тематикой такси интересуются представители, как правило, технических и экономических наук.
2. Человеческий фактор остается почти вне пределов исследования отечественных ученых в сфере такси.
3. Основная часть исследований выполнялась и защищалась в Москве.
4. В последние годы Москва теряет свои лидерские позиции в данных исследованиях. За последние 10 лет в Москве не защищено ни одной работы по таксомоторному транспорту.
5. В рамках психологической науки исследования такси не выделились в самостоятельное направление, а велись в рамках психофизиологии и психологии труда водителя.
6. Доминирование в транспортной психологии парадигмы ВАДС (водитель-автомобиль-дорога-среда) в значительной степени объясняет разрозненность и малочисленность психологических исследований проблематики сферы такси.

В целом можно утверждать, что в отечественной науке в целом и в психологии, в частности, накоплен значительный теоретический и эмпирический опыт исследований психологии и психофизиологии труда водителя автомобиля. Сложилась отдельная отрасль психологического знания – транспортная (автотранспортная) психология. В то же время фиксируются только разрозненные исследования особенностей труда водителя такси. Нынешняя динамичная ситуация в современном отечественном такси, особенно в мегаполисах, остро нуждается в новых научных исследованиях, разработки прикладных рекомендаций, в первую очередь в психологии труда.

#### **Литература:**

1. Блатнов М.Д. Исследование эксплуатации таксомоторного пассажирского транспорта: Автореф. дис. ... канд. экон. наук. М., 1950.
2. Васильев Н.М., Фактор М.С. Таксомоторный транспорт и организация его работы в больших городах. М.: ГосИНТИ, 1974. 38 с.

3. Герами В.Д. Методология формирования системы городского пассажирского транспорта: Дис. ... д-ра техн. наук. М., 2001. 328 с.
4. Гимпельсон В., Вишневская Н. Профессии на российском рынке труда: Аналитический доклад Центра трудовых исследований ВШЭ. 2017. <http://praktika.direktor.ru/news/2789>
5. Дронников Г.А. Транспортная психология: учебно-методическое пособие / сост. Г.А. Дронников. Красноярск: Сиб. федер. ун-т, 2013.
6. Зимичев А.М. О восприятии водителей такси // Социально-психологические и лингвистические характеристики форм общения и развития контактов между людьми. Л., 1970. С. 70.
7. Игнатенко А.С. Научные основы, методы организации и управления перевозочным процессом легкового таксомоторного транспорта: Дисс. ... д-ра техн. наук. Киев, 1992. 297 с.
8. Клебельсберг Д. Транспортная психология. М.: Транспорт. 1989. 367 с.
9. Коношенко Б.А., Шипилов А.И. Энциклопедия такси. 3-е изд., испр. и доп. М.: Филинь, 2017. 452 с.
10. Кошелев М.В., Абдрахманов А.А. Изучение психофизиологических особенностей водителей такси // Организация автомобильных перевозок и безопасность движения: Труды МАДИ. Вып. 90. М., 1975. С. 56-59.
11. Курганов В.М. Психология управления. Автотранспортная психология. М., 2004. 140 с.
12. Отыгов А.А. Коммуникативный свойства человека как фактор эффективности его работы в сфере обслуживания (на примере водителей такси): Дис. ... канд. психол. наук. 1984. Л., 151 с.
13. Пегин П.А. Автотранспортная психология: учебник. М.: Academia, 2014. 208 с.
14. Романов А.Н. Автотранспортная психология: Уч. пос. М.: Академия, 2002. 224 с.
15. Утлик В.Э. Социально-психологические условия предупреждения конфликтов в дорожном движении: Дис. ... канд. психол. наук. М. 2006.
16. Münsterberg H. Psychotechnics, Psychology and Industrial Efficiency, L., 1913.

**Коношенко Богдан Александрович.** E-mail: [kba@evts.ru](mailto:kba@evts.ru).

Дата поступления 08.05.2018

Дата принятия к публикации 20.06.2018

## SCIENTIFIC PROBLEMS OF DOMESTIC RESEARCHES IN THE TAXI SPHERE OF MEGAMETROPOLISES

DOI: 10.25629/HC.2018.06.06

**KONOSHENKO B.A.**

Eurotransservice LLC. Moscow

**Abstract.** The phenomenon of the psychological state of society (PSS) is studied within the macropsychological approach. It attracts researchers with the opportunity to apply psychological theories to evaluate large social groups. The psychological state of society is considered taking into account both objective indicators and subjective assessments of people. This involves comparing of assessments of different groups of the population, since in the conditions of psychological polarization of society they often turn out to be opposite. The psychological polarization of society arises on the basis of social, economic, value and other types of polarization. To create a reliable system of indicators and predictors, the proposed model takes into account temporal characteristics and assessments of not only the present, but also the future psychological state of society. It requires research and discussion of the validity of the concept of the psychological state of society, since it is unclear to the end which characteristics and assessments most adequately reflect it and can serve as

predictors of the direction of its change in the future. In the research, some individual psychological characteristics of the respondents (social identity, subjective well-being) were linked to the assessments of a number of characteristics of the psychological state of Russian society.

**Keywords.** Scientific research of the sphere of taxis, periods of researchers, the problems of theses of taxi activity, the profession of taxi driver, the psychology of labor of a taxi driver in a metropolis.

#### References:

1. Blatnov M.D. Issledovanie ekspluatatsii taksomotornogo passazhirskogo transporta: Avtoref. dis. ... kand. ekon. nauk [Research of operation of taxi passenger transport. Ph. D. (economics) Thesis]. Moscow, 1950.
2. Vasil'ev N.M., Faktor M.S. Taksomotorni transport i organizatsiya ego raboty v bol'shikh gorodakh [Taxi transport and organization of its work in large cities]. Moscow: GosINTI, 1974, 38 p.
3. Gerami V.D. Metodologiya formirovaniya sistemy gorodskogo passazhirskogo transporta: Dis. ... d-ra tekhn. nauk [Methodology of urban passenger transport system formation. Dr. Sci. (Engineering) diss.]. Moscow, 2001, 328 p.
4. Gimpel'son V., Vishnevskaya N. Professii na rossiiskom rynke truda: Analiticheskii doklad Tsentra trudovykh issledovaniy VShE [Professions in the Russian labour market: Analytical report of the HSE Centre for labour research]. 2017. <http://praktika.direktor.ru/news/2789>.
5. Dronnikov G.A. *Transportnaya psikhologiya* [Transport psychology]. In G.A. Dronnikov (ed.). Krasnoyarsk: SibFU, 2013.
6. Zimichev A.M. O vospriyatii voditelei taksi [On the perception of taxi drivers]. Sotsial'no-psikhologicheskie i lingvisticheskie kharakteristiki form obshcheniya i razvitiya kontaktov mezhdru lyud'mi [Socio-psychological and linguistic characteristics of forms of communication and development of contacts between people]. Leningrad, 1970, p. 70.
7. Ignatenko A.S. Nauchnye osnovy, metody organizatsii i upravleniya perevoznym protsesom legkovogo taksomotornogo transporta: Diss. ... d-ra tekhn. nauk [Scientific bases, methods of organization and management of transportation process of passenger taxi transport. Dr. Sci. (Engineering) diss.]. Kiev, 1992, 297 p.
8. Klebel'sberg D. *Transportnaya psikhologiya* [Transport psychology]. Moscow: Transport, 1989, 367 p.
9. Konoshenko B.A., Shipilov A.I. Entsiklopediya taksi [Encyclopedia of taxi]. 3-e izd. Moscow: Filin, 2017, 452 p.
10. Koshelev M.V., Abdrakhmanov A.A. Izuchenie psikhofiziologicheskikh osobennostei voditelei taksi [Study of psychophysiological features of taxi drivers]. *Organizatsiya avtomobil'nykh perevozk i bezopasnost' dvizheniya* [Organization of road transport and traffic safety]. MADI's Works. Issue. 90. Moscow, 1975. pp. 56-59.
11. Kurganov V.M. Psikhologiya upravleniya. Avtotransportnaya psikhologiya [Psychology of management. Motor psychology]. Moscow, 2004, 140 p.
12. Otyugov A.A. Kommunikativnyi svoistva cheloveka kak faktor effektivnosti ego raboty v sfere obsluzhivaniya (na primere voditelei taksi): Dis. ... kand. psikhol. nauk [Communicative properties of man as a factor of efficiency in the service sector (for example, taxi drivers). Ph. D. (Psychology) diss.]. 1984. Leningrad, 151 p.
13. Pegin P.A. Avtotransportnaya psikhologiya [Motor psychology]. Moscow: Academia, 2014, 208 p.
14. Romanov A.N. Avtotransportnaya psikhologiya [Motor psychology]. Moscow: Akademiya, 2002, 224 p.
15. Utlik V.E. Sotsial'no-psikhologicheskie usloviya preduprezhdeniya konfliktov v dorozhnom dvizhenii: Dis. ... kand. psikhol. nauk [Social and psychological conditions of conflict prevention in road traffic. Ph. D. (Psychology) diss.]. Moscow, 2006.

**Konoshenko Bogdan Aleksandrovich.** E-mail: kba@evts.ru.

Date of receipt 08.05.2018

Date of acceptance 20.06.2018