

Психологические особенности потенциальных водителей общественного транспорта

УДК 159.99+316.662

DOI: 10.25991/08876-2308-8760-k

Лобанова Ю. И.,

кандидат
психологических наук,
доцент,
Санкт-Петербургский
государственный
архитектурно-
строительный
университет,
Санкт-Петербург, Россия
gretta25@list.ru

Красильникова Е. И.,

Международный
банковский институт
имени А. Собчака, студент,
Санкт-Петербург, Россия
zzz12217@mail.ru

Аннотация

Проблема дефицита кадров в стране в целом и в транспортной отрасли в частности требует новых подходов для решения этой проблемы, включая внесение изменений в действующие нормативные документы, регулирующие процесс подготовки водителей. В настоящее время применительно к процессу обучения водителей общественного транспорта существуют возрастные ограничения. Возможность снятия таких ограничений требует серьезных обоснований, прежде всего, психологических. В статье рассматриваются требования, предъявляемые профессией к психологическим качествам водителя и анализируется соответствие этим качествам психологических особенностей целого поколения молодых людей, попадающих в возрастные ограничения — поколения Z. Делается вывод о важности доминирующих психических состояний и психологического благополучия водителя для сохранения надежности его профессионально-значимых когнитивных функций. Предлагается список мероприятий по психологическому обеспечению деятельности потенциального водителя в период обучения: проведение профессионального психологического отбора, оказание консультативной психологической помощи по запросу, дополнение программ обучения вождению социальными аспектами дорожного движения, работа с когнитивными функциями и мотивацией водителей, ориентация на «жетонную» систему.

Ключевые слова: профессионально-значимые качества водителя, психограмма, поколение Z, личность водителя, когнитивные функции, психологическое благополучие, мотивация, социальный статус, «жетонная» система.

Yulia Ig. Lobanova

Candidate of Psychological Sciences,
Associate Professor,
Saint Petersburg State University
of Architecture and Civil Engineering,
Saint Petersburg, Russian Federation
gretta25@list.ru

Elizaveta Ig. Krasilnikova

A. Sobchak International Banking
Institute, Student,
Saint Petersburg, Russian Federation
zzz12217@mail.ru

Для цитирования:

Лобанова Ю. И. & Красильникова Е. И.
(2026). Психологические особенности
потенциальных водителей
общественного транспорта.
*Психология человека и социальной
среды*, 1 (2), 31–39. doi: 10.25991/o8876-
2308-8760-k

Psychological characteristics of potential public transport drivers

Abstract

The problem of personnel shortages in the country as a whole and in the transport industry in particular requires new approaches to address this issue, including amendments to current regulations governing driver training. Currently, there are age restrictions on public transport driver training. The possibility of lifting these restrictions requires serious justification, primarily psychological. This article examines the professional requirements for the psychological qualities of drivers and analyzes how these qualities correspond to the psychological characteristics of an entire generation of young people falling within this age limit — Generation Z. It concludes that the dominant mental states and psychological well-being of drivers are important for maintaining the reliability of their professionally significant cognitive functions. A list of measures for psychological support of potential drivers during their training period is proposed: conducting professional psychological screening, providing psychological advisory assistance upon request, supplementing driver training programs with social aspects of road traffic, working with drivers' cognitive functions and motivation, and focusing on the token system.

Keywords: professionally significant driver qualities, psychogram, Generation Z, driver personality, cognitive functions, psychological well-being, motivation, social status, token system

Возможности выбора профессии субъектом труда во многом обусловлены тремя факторами: потребностью общества (экономики) в представителях определенных профессий, наличием соответствующей мотивации и направленности у субъекта труда, а также уровнем обладания им необходимыми профессионально важными качествами.

На данный момент в России в силу нарастающего дефицита кадров в транспортной отрасли есть потребность в водителях общественного транспорта. Поскольку такой запрос со стороны общества существует, необходимо рассмотреть и два других выше обозначенных фактора — мотивацию потенциальных водителей общественного транспорта и обладание ими профессионально важными качествами, а в идеале еще и оценить возможности их развития или компенсации до уровня, требуемого профессией.

Требования к профессионально важным качествам (ПВК) водителя вытекают из описания самой деятельности, а именно — из описания особенностей работы субъекта с информацией в системе водитель-автомобиль-дорога-среда (Лобанова, 2016), его умения оперативно реагировать на информацию при управлении транспортным средством (ТС), описания его психических состояний, возникающих в процессе управления ТС и влияния этих состояний на уровень его работоспособности.

Существующими нормативными документами, регулирующими допуск к обучению кандидатов в водители общественного транспорта, обозначены особые требования, включая преодоление претендентами определенной возрастной планки, а именно —

21 года.

Для снятия проблемы дефицита кадров в этой отрасли мог бы стать допуск лиц младше 21 года к обучению вождению и управлению общественным транспортом. Но такое решение требует определенных обоснований, в том числе — психологических. Важно на психологическом уровне понять, насколько соответствуют (или не соответствуют) профессиональным требованиям типологические индивидуально-типические психологические возможности представителей молодого поколения.

Если иметь в виду тех, кто мог бы в ближайшее время влиться в транспортную отрасль в качестве работников из числа нынешних 20-летних и младше, то следует принять во внимание, что это не просто люди определенного возраста, но еще и молодые люди, выросшие и сформировавшиеся в определенных социально-политических, социально-экономических социо-культурных условиях, при определенном уровне технологического развития и цивилизации общественной жизни. Это люди конкретного определенного поколения.

Принято считать, что поколение — это группа людей, родившихся примерно в один период времени и имеющих общий социальный, экономический и культурный опыт. Войны, экономические кризисы, взлеты технологий, стремительный рост соцсетей — все эти события формируют поколения: их ценности, модели поведения, отношение к работе и мотивацию (Исаева, 2011). Иными словами, помимо возрастных психологических особенностей тинэйджеров как потенциальных водителей следует учитывать и тот



факт, что они в соответствии с теорией поколений характеризуются индивидуально-типическими особенностями своего поколения, в частности, если иметь в виду сегодняшних 17–20-летних, поколения Z. Акцентирование в этом вопросе теории поколений имеет большое значение, так как по данным разных авторов, поколения, которые появились в эпоху интернета и смартфонов, принципиально отличаются от предыдущих поколений по когнитивным проявлениям (Исаева, 2011; Sagituly, Guo, 2023), причем не в лучшую сторону (Базылев, 2024).

Теория поколений — это социологическая концепция, которая объясняет поведенческие различия между людьми, рожденными в разные исторические периоды. Ее основатели американские исследователи Нил Гоув и Уильям Штраус (Howe N., Strauss W., 1991) утверждали: каждое поколение формируется под влиянием общих событий, ценностей и культурных маркеров, которые накладывают отпечаток на взгляды, образ мышления и стиль жизни людей. В рамках этой теории поколений исследователи выделяют поколения бумеров, X, Y (миллениалов) и Z (зумеров). У каждого — свой набор ценностей, стиль работы и ожидания от работодателя. Последнее поколение обозначается как Альфа.

Обобщая, можно утверждать, что теория поколений учитывает (Рис. 1):

- социальный контекст — например, интернет-революция, кризисы, войны или пандемии (в случае с поколением Z они предопределили их особое отношение к безопасности и принятие ограничений — свою роль сыграла эпидемия ковида);
- технологические привычки — использование гаджетов, социальных сетей, мессенджеров (взаимодействие с ними предопределило определенные когнитивные особенности, в частности, так называемое «клиповое мышление»);
- карьерные ожидания — от лояльности к работодателю до поиска гибкости и смысла (представителей данного поколения демографически не так много — молодые люди являются дефицитом, что предопределяет их особенности мотивации);
- особое отношение к режимам труда и отдыха (у этого поколения достаточно высокий уровень психологической культуры — зачастую они знакомы с психологией, обращаются за помощью ко вполне конкретным консультирующим специалистам, поэтому они стремятся к правильному балансу между работой и отдыхом!);
- способ общения — от звонков и писем до мемов и реакций в мессенджерах (данное поколение активно использует именно мессенджеры и социальные сети, причем

зачастую молодые люди сначала виртуально знакомятся в сети и лишь после этого, если считают нужным, взаимодействуют и общаются в реальности);

Таким образом, исходя из основных положений теории поколений, помимо когнитивных особенностей представители последних поколений (Z и Альфа) весьма специфичны по ценностям, мотивации и карьерным ожиданиям. Для представителей этих поколений характерны еще и иное отношение к соотношению работы и жизни, а также иные стратегии поиска работы, которые связаны не только с получением денег и исполнением долга, но и преисполнены некоего смысла (Пантелеев, 2015).

Отличие поколения Z, которое нас интересует в контексте подготовки водителей общественного транспорта, от предыдущих связано с условиями формирования их психики в мире новых информационно-коммуникативных технологий. Представители этого поколения характеризуются весьма специфическим отношением к предоставлению свободы и несению ответственности за свои решения и поступки, особым отношением к обеспечению безопасности, ориентацией на быструю карьеру и рост зарплаты при работе на конкретном предприятии. Характерной особенностью молодых людей этого поколения является нахождение смысла в осуществляемой ими деятельности (Sagituly, Guo, 2023).

Это означает, что при принятии решений относительно изменения возраста кандидатов в водители целесообразно будет при отборе и обучении иметь в виду не только уровень развития их когнитивных функций, но и их личностные, мотивационные характеристики.

Надо заметить, что психограммы водителя традиционно включает в себя требования как к когнитивным функциям, так и к личности водителя. Психофизиологические требования в психограммах прописаны достаточно подробно: устойчивость и концентрация внимания, скорость переключения внимания, рефлексометрия, время реакции на движущийся объект, объем оперативной памяти, линейный и угловой глазомер (Лобанова, 2016; Романов, 2002; Психофизиологический отбор..., 1991).

Что касается требований к личности водителя, то они прописаны не столь полно. Есть устоявшиеся требования, совпадающие с показателями, измеряемыми с помощью 16-факторного теста Кеттала: эмоциональная устойчивость (которая лежит в основе стрессоустойчивости), уровень тревожности и нормативности поведения (Психофизиологический отбор..., 1991).

Нами была предпринята попытка поиска современных отечественных исследований, в которых приводились бы данные по конкретным характеристикам познавательных процессов поколения Z, но их оказалось довольно мало. Исследование

долговременной памяти проводилось белорусскими учеными. Стоит заметить, что по их данным наилучшие показатели у современных 18-летних — по скорости переключения внимания и оперативной памяти, наихудшие — по долговременной памяти (Крикало, Лаптева, Крокец, 2021).

В связи с выявлением своеобразия когнитивной сферы представителей поколения Z обратим внимание на исследование, в котором довольно подробно изучена динамика характеристик внимания в условиях нагрузки на фоне разных психоэмоциональных состояний (Воронцова, 2026). В исследовании обнаружено, что водители с разными личностными особенностями, выступающими как регуляторный компонент, по-разному способны поддерживать показатели внимания на фоне меняющейся рабочей нагрузки. При этом внимание водителей пассажирского автотранспорта рассмотрено автором как функционально организованная регуляторная система, устойчивость которой определяется соотношением операциональных характеристик внимания, личностно-регуляторных механизмов субъекта труда на фоне определенных психических состояний при определенных режимах профессиональной нагрузки (Воронцова, 2026).

Суть в том, что показатели внимания меняются в зависимости от того, какие психические состояния (не только в рамках профессиональной деятельности) проявляются у водителей. Значение имеют личностно-регуляторные механизмы, благодаря которым водитель в состоянии или не в состоянии удерживать характеристики в требуемых деятельностью пределах. Значение имеют локус контроля и доверие (к технике) (Воронцова, 2026).

Исходя из выше сказанного, обратим внимание в данной статье не столько на уровень развития когнитивных функций субъекта труда, сколько на условия поддержания соответствующих характеристик когнитивных функций на требуемом уровне в условиях разных режимов профессиональной деятельности. Значение имеет, как уже было отмечено, психоэмоциональное состояние, на фоне которого когнитивные функции проявляются, причем имеется в виду не столько (или не только) тот динамический фон, который вызван самой профессиональной нагрузкой и ее изменениями. Необходимо оценивать фон самой жизни субъекта, который тоже динамичен, но более управляем (по сравнению с условиями профессиональной деятельности). А личностные характеристики в этом случае выступают как условие регуляции соответствующих характеристик когнитивных функций (в частности, внимания).

Что это означает? Чтобы разобраться, нужно рассмотреть взаимосвязи между свойствами и состояниями как психическими проявлениями.

С одной стороны, отдельные личностные свойства могут определять отношение человека к тем

или иным ситуациям, тем самым детерминируя и изменения в настроении — например, оптимизм или толерантность к неопределенности явно способствуют сохранению более спокойного и ровного эмоционального фона в любых жизненных обстоятельствах.

С другой стороны, чаще других возникающие психоэмоциональные состояния могут усугублять или нивелировать уже сложившиеся свойства, ибо свойства по сути и есть повторяющиеся состояния (Ильин, 2005). И многократно в разных обстоятельствах пережитое личностью разочарование может снизить уровень оптимизма.

Однако, в любом случае, если на фоне благоприятных состояний субъект лучше сохраняет надежность внимания, то по всей видимости, психологическая помощь, направленная на обеспечение психологического благополучия личности водителя, на коррекцию негативных доминирующих состояний или на обучение управлению ими, может влиять и на обеспечение надежности его деятельности.

В отдельных исследованиях было показано, что надежность водительской деятельности связана с психологическим благополучием (жизнестойкостью) водителей (Лобанова, 2016) — и в этом плане работа с консультирующим психологом может способствовать лучшей саморегуляции в деятельности и сохранению требуемого функционала внимания при решении профессиональных задач.

По всей видимости, возможность работать с психологом или психотерапевтом в случае обнаружения кризиса или проблем может иметь важное значение для обеспечения надежности деятельности водителя. Следует учитывать, что молодое поколение в целом положительно относится к психологии и многие так или иначе либо обращались к специалистам, либо сами интересовались исследованиями в данной области. Барьеров на пути получения психологической помощи возникать не должно.

Следует также отметить, что недостаточный уровень развития когнитивных функций (во всяком случае, если мы рассуждаем о водителях-любителях, то есть водителях категории В) не является основной детерминантой их аварийности.

В случае с психически здоровыми водителями именно мотивация в отношении соблюдения ПДД играет основную роль (Васильченко, 2020). По всей видимости, как минимум в случае с данной категорией водителей, возможностей компенсации оказывается достаточно для обеспечения высокого уровня надежности деятельности.

Подводя итоги, проанализируем возможности поддержания надежности деятельности. Рассмотрим ресурсы, которые может использовать субъект в процессе деятельности. Таких ресурсов выделяют три группы: интра-, интер и внеиндивидуальные ресурсы (Толочек, 2015). Если использование интра- и интер-

индивидуальных ресурсов определяется самими субъектом, то внеиндивидуальные — это ресурсы средовые — от субъекта зависят в гораздо меньшей степени. Средовым ресурсом в нашем контексте может выступать собственно само транспортное средство, его характеристики и системы.

Именно в силу недостаточности использования именно внеиндивидуальных ресурсов субъекта, больший акцент следует делать на систему человек-транспортное средство и на изучение феномена доверия человека к технике соответственно (Лобанова & Красильникова, 2024).

Отдельное внимание имеет смысл уделять роли статуса транспортного средства в условиях дорожного движения (ДД) как показателя, исходя из которого другие участники ДД оценивают статус самого водителя и прогнозируют развитие дорожно-транспортной ситуации (ДТС). Суть идеи заключается в том, что участники ДД приписывают ТС разные статусы — отталкиваясь в первую очередь от класса ТС, или просто от размера — длины и объема транспортного средства (Guéguena, Meineria, Martina, & Charronb, 2014; Ha Huan, Park, 2024). Более высокий статус ТС позволяет его водителю (исходя из субъективных представлений участников ДД) легче получать ресурсы, более низкий — с затруднениями (Лобанова, 2025, 2025).

Более высокий статус ТС (например, класс) повышает эффективность коммуникативных воздействий водителя на других участников дорожного движения (ДД), что позволяет в целом повысить уровень эффективности его деятельности. Это проявляется в том, что водитель получает время и пространство (ресурсы) от других участников ДД, быстрее проходя по маршруту. С точки зрения безопасности это означает, что гипотетически он может чаще других нарушать ПДД, однако частота нарушений может при этом не коррелировать с более высоким уровнем аварийности.

Водители транспортных средств с низким статусом вынуждены отдавать время и пространство более высокостатусным, а друг с другом конкурировать на равных. Таким образом, складывается впечатление, что определенность статуса ТС, а также дорожное поведение водителя в соответствии с социальными ожиданиями других участников ДД в зависимости от статуса ТС может служить залогом надежности водительской деятельности и безопасности ДД в целом. Однако эффективность деятельности водителей разностатусных автомобилей при этом может сильно различаться — преимущество на стороне ТС более высокого класса.

В этом плане управление новичками менее статусными ТС (которые навязываются им исходя из мотивации снижения материальных потерь при попадании в ДТП) может как неблагоприятно сказываться на восприятии личности водителя (через

статус транспортного средства) другими участниками ДД, так и способствовать попыткам компенсации водителем своего более низкого статуса за счет более самоуверенного дорожного поведения, инициировать его попытки претендовать на ресурсы других водителей с повышением риска в конкретных ДТС соответственно.

Напротив, ресурсирование новичков за счет предоставления им в управление более статусных транспортных средств может способствовать повышению безопасности. В случае с водителями общественного транспорта речь может идти о более современных транспортных средствах с большим количеством систем помощи водителю, включая использование искусственного интеллекта.

Компьютеризированные транспортные средства будут не только повышать статус водителя в условиях ДД, но и в большей степени соответствовать его когнитивным привычкам, основанным на постоянном взаимодействии с гаджетами.

Наконец, правильный подбор транспортного средства с учетом тех ограничений в плане когнитивных функций, которые могут наблюдаться у водителя, позволяет компенсировать их за счет внеиндивидуальных ресурсов, что в конечном итоге должно способствовать повышению надежности конкретных водителей и повышению безопасности дорожного движения в целом (Лобанова, 2023; Лобанова, Красильникова, 2024).

Таким образом, мероприятия для осуществления психологического обеспечения (Психологическое обеспечение..., 1991) водительской деятельности для лиц младше 21 года, которые рассматриваются в качестве потенциальных кандидатов в водители общественного транспорта, можно предложить следующие:

- профориентация (исходя из особенностей мотивации);
- оценка уровня психологического благополучия — периодически (при необходимости — работа с психологом или психотерапевтом) в процессе обучения и в дальнейшем — в условиях профессиональной деятельности;
- стажировки и дополнительное обучение (обмен опытом, изучение деталей маршрутов, изучение в рамках теоретического курса обучения социальных аспектов дорожного движения);
- дополнительное обучение (повышение квалификации) управленцев, которые будут взаимодействовать с данной возрастной группой обучаемых для выбора более эффективных методов управления в целом и мотивации в частности;
- работа с мотивацией с использованием жетонной системы (Reitman, Murphy, Hupp, O'Callaghan, 2004), например, за счет

возвращения уровней классности водителей, штрафных баллов за нарушения ПДД, премий за безопасное вождение.

Литература

Базылев, Я. С. (2024). Особенности когнитивных процессов поколений: X, Y, Z, Alpha. Общество: социология, психология, педагогика, (10), 64–69.

Васильченко, А. С. (2020). Нарушения психической регуляции поведения у лиц с опасным вождением автотранспортных средств (Диссертация кандидата психологических наук). Всероссийский центр экстренной и радиационной медицины имени А. М. Никитина, Санкт-Петербург.

Воронцова, Ю. И. (2026). Индивидуально-типологические особенности внимания в профессиональной деятельности водителей пассажирского автотранспорта (Диссертация кандидата психологических наук). Университет мировых цивилизаций имени В. В. Жириновского, Москва.

Ильин, Е. П. (2005). Психофизиология состояний человека. Санкт-Петербург: Питер.

Исаева, М. А. (2011). Поколения кризиса и подъема в теории В. Штрауса и Н. Хоува. Знание. Понимание. Умение, (3), 290–295.

Крикало, И. Н., Лаптиева, Л. Н., & Тропец, И. Э. (2021). Функциональное развитие памяти и внимания школьников. Вестник МДПУ им. И. П. Шамякина, (2(58)), 50–54.

Лобанова, Ю. И. (2018). Из эры отбора в эру самоактуализации. В А. Н. Анохин, А. А. Обознов, П. И. Падерно, & С. Ф. Сергеев (Ред.), *Человеческий фактор в сложных технических системах и средах (Эрго-2018)*. Труды третьей международной научно-практической конференции (с. 574–583).

Лобанова, Ю. И., & Красильникова, Е. И. (2024). Актуальность проектирования экспертной системы для обеспечения надежности работы подсистемы человек-автомобиль. Эргодизайн, (3(25)), 338–345.

Лобанова, Ю. И. (2025). Оценка социального статуса водителя при прогнозировании развития дорожно-транспортных ситуаций. Эргодизайн, (2(28)), 225–235.

Лобанова, Ю. И. (2023). Очерки рефлексивной психологии стилей (на примере стилей автовождения). Санкт-Петербург: СПбГАСУ.

Лобанова, Ю. И. (2016). Психология безопасного автовождения. Санкт-Петербург: СПбГАСУ.

Лобанова, Ю. И. (2025). Социальная перцепция водителей в процессе автовождения как фактор безопасности дорожного движения. Грузовик, (6), 39–46.

Пантелеев, А. Ф. (2015). Психологическое различие поколений как фактор отношения к работе. Известия Саратовского университета. Новая серия. Серия Философия. Психология. Педагогика, 15(2), 40–44.

Приказ Минпросвещения России от 01 июля 2025 г. № 505 «Об утверждении примерных программ профессионального обучения водителей транспортных средств соответствующих категорий и подкатегорий». (Зарегистрирован в Минюсте России 28 августа 2025 г. № 83382). Retrieved from <https://docs.edu.gov.ru/document/5b7aa18f373d45753771eaae6e8a8c29/>

Боровикова, С. А., Водолазская, Т. П., Дмитриева, М. А., & Корнеева, Л. Н. (1991). Психологическое обеспечение профессиональной деятельности (Г. С. Никитин, Ред.). Санкт-Петербург: Издательство СПбГУ.

Виноградов, Ю. И., Артамонова, Л. А., Бушухин,

А. В., & Лапченко, В. Н. (1991). Психофизиологический отбор кандидатов на обучение профессии водителей автотранспортных средств (Методическое пособие). Ленинград: НИИ профтехобразования.

Романов, А. Н. (2002). Автотранспортная психология. Москва: Академия.

Толочек, В. А. (2015). Стили деятельности: ресурсный подход. Москва: Издательство «Институт психологии РАН».

Guéguen, N., Meineri, S., Martin, A., & Charron, C. (2014). Car status as an inhibitor of passing responses to a low-speed frustrator. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 22, 245–248. doi:10.1016/j.trf.2013.12.014

Ha, H. C., & Park, S. J. (2024). The influence of vehicle size on perception and behavior toward drivers. *The Journal of Social Psychology*. Advance online publication. doi:10.1080/00224545.2024.2404117

Howe, N., & Strauss, W. (1991). *Generations: The History of America's Future, 1584 to 2069*. New York: William Morrow & Company.

Reitman, D., Murphy, M., Hupp, S., & O'Callaghan, P. (2004). Behavior change and perceptions of change: Evaluating the effectiveness of a token economy. *Child & Family Behavior Therapy*, 26(2), 17–36.

Sagituly, G., & Guo, J. (2023). Job satisfaction and organizational commitment: comparing generations X and Y. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 37(2). doi:10.1080/13511610.2022.2163622

References

Bazylev, Ya. S. (2024). *Osobennosti kognitivnykh protsessov pokoleniy: X, Y, Z, Alpha* [Features of Cognitive Processes of Generations: X, Y, Z, Alpha]. *Obshchestvo: sotsiologiya, psikhologiya, pedagogika*, (10), 64–69.

Vasil'chenko, A. S. (2020). *Narusheniya psikhicheskoy regulatsii povedeniya u lits s opasnym vozhdением avtotransportnykh sredstv* (Dissertatsiya kandidata psikhologicheskikh nauk) [Disorders of Mental Regulation of Behavior in Individuals with Dangerous Driving of Motor Vehicles (PhD in Psychology dissertation)]. *Vserossiyskiy tsentr ekstremnoy i radiatsionnoy meditsiny imeni A. M. Nikiforova, Sankt-Peterburg*.

Vorontsova, Yu. I. (2026). *Individual'no-tipologicheskie osobennosti vnimaniya v professional'noy deyatel'nosti voditeley passazhirskogo avtotransporta* (Dissertatsiya kandidata psikhologicheskikh nauk) [Individual-Typological Features of Attention in the Professional Activity of Passenger Vehicle Drivers (PhD in Psychology dissertation)]. *Universitet mirovykh tsivilizatsiy imeni V. V. Zhirinovskogo, Moskva*.

Il'in, E. P. (2005). *Psikhofiziologiya sostoyaniy cheloveka* [Psychophysiology of Human States]. *Sankt-Peterburg: Piter*.

Isaeva, M. A. (2011). *Pokoleniya krizisa i pod'em v teorii V. Shtrausa i N. Khouva* [Generations of Crisis and Rise in the Theory of V. Strauss and N. Howe]. *Znanie. Ponimanie. Umenie*, (3), 290–295.

Krikalo, I. N., Laptieva, L. N., & Tropets, I. E. (2021). *Funktsional'noe razvitiye pamyati i vnimaniya shkol'nikov* [Functional Development of Memory and Attention of Schoolchildren]. *Vesnik MDPU imya I. P. Shamyakina*, (2(58)), 50–54.

Lobanova, Yu. I. (2018). *Iz ery otbora v eru samoaktualizatsii* [From the Era of Selection to the Era of Self-Actualization]. *V A. N. Anokhin, A. A. Obznov, P. I. Paderno, & S. F. Sergeev (Red.),*

Chelovecheskiy faktor v slozhnykh tekhnicheskikh sistemakh i sredakh (Ergo-2018). Trudy tret'ey mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii (ss. 574–583).

Lobanova, Yu. I., & Krasil'nikova, E. I. (2024). *Aktual'nost' proektirovaniya ekspertnoy sistemy dlya obespecheniya nadezhnosti raboty podsystemy chelovek-avtomobil'* [Relevance of Designing an Expert System to Ensure the Reliability of the Human-Vehicle Subsystem]. *Ergodayzayn*, (3(25)), 338–345.

Lobanova, Yu. I. (2025). *Otsenka sotsial'nogo statusa voditelya pri prognozirovani razvitiya dorozhno-transportnykh situatsiy* [Assessment of the Social Status of the Driver in Predicting the Development of Traffic Situations]. *Ergodayzayn*, (2(28)), 225–235.

Lobanova, Yu. I. (2023). *Ocherki reflektivnoy psikhologii stiley (na primere stiley avtovozhdeniya)* [Essays on the Reflexive Psychology of Styles (on the Example of Driving Styles)]. Sankt-Peterburg: SPbGASU.

Lobanova, Yu. I. (2016). *Psikhologiya bezopasnogo avtovozhdeniya* [Psychology of Safe Driving]. Sankt-Peterburg: SPbGASU.

Lobanova, Yu. I. (2025). *Sotsial'naya pertsepsiya voditeley v protsesse avtovozhdeniya kak faktor bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya* [Social Perception of Drivers in the Process of Driving as a Factor of Road Safety]. *Gruzovik*, (6), 39–46.

Panteleev, A. F. (2015). *Psikhologicheskoe razlichie pokoleniy kak faktor otnosheniya k rabote* [Psychological Differences of Generations as a Factor of Attitude to Work]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya Filosofiya. Psikhologiya*. Pedagogika, 15(2), 40–44.

Prikaz Minprosveshcheniya Rossii ot 01 iyulya 2025 g. № 505 «Ob utverzhdenii primernykh programm professional'nogo obucheniya voditeley transportnykh sredstv sootvetstvuyushchikh kategoriy i podkategoriy» [Order of the Ministry of Education of Russia dated July 1, 2025 No. 505 "On Approval of Exemplary Programs for Professional Training of Drivers of Vehicles of the Corresponding Categories and Subcategories"]. (Zaregistrirovano v Minyuste Rossii 28 avgusta 2025 g. № 83382). Retrieved from <https://docs.edu.gov.ru/document/5b7aa18f373d45753771eaae-6e8a8c29/>

Borovikova, S. A., Vodolazskaya, T. P., Dmitrieva, M. A., & Korneeva, L. N. (1991). *Psikhologicheskoe obespechenie professional'noy deyatel'nosti* [Psychological Support of Professional Activity] (G. S. Nikiforov, Red.). Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo SPbGU.

Vinogradov, Yu. I., Artamonova, L. A., Bushukhin, A. V., & Lapchenko, V. N. (1991). *Psikhofiziologicheskiy otbor kandidatov na obuchenie professii voditeley avtotransportnykh sredstv (Metodicheskoe posobie)* [Psychophysiological Selection of Candidates for Training in the Profession of Motor Vehicle Drivers (Methodological Guide)]. Leningrad: NII proftekhobrazovaniya.

Romanov, A. N. (2002). *Avtotransportnaya psikhologiya* [Motor Transport Psychology]. Moskva: Akademiya.

Tolochek, V. A. (2015). *Stili deyatel'nosti: resursnyy podkhod* [Activity Styles: A Resource Approach]. Moskva: Izdatel'stvo «Institut psikhologii RAN».

Guéguen, N., Meineri, S., Martin, A., & Charron, C. (2014). Car status as an inhibitor of passing responses to a low-speed frustrator. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 22, 245–248. doi:10.1016/j.trf.2013.12.014

Ha, H. C., & Park, S. J. (2024). The influence of vehicle size on perception and behavior toward drivers. *The Journal of Social Psychology*. Advance online publication. doi:10.1080/00224545.2024.2404117

Howe, N., & Strauss, W. (1991). *Generations: The History of America's Future, 1584 to 2069*. New York: William Morrow & Company.

Reitman, D., Murphy, M., Hupp, S., & O'Callaghan, P. (2004). Behavior change and perceptions of change: Evaluating the effectiveness of a token economy. *Child & Family Behavior Therapy*, 26(2), 17–36.

Sagituly, G., & Guo, J. (2023). Job satisfaction and organizational commitment: comparing generations X and Y. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 37(2). doi:10.1080/13511610.2022.2163622

Bazylev, Ya. S. (2024). *Osobennosti kognitivnykh protsessov pokoleniy: X, Y, Z, Alpha* [Features of Cognitive Processes of Generations: X, Y, Z, Alpha]. Obshchestvo: sotsiologiya, psikhologiya, pedagogika, (10), 64–69.

Vasil'chenko, A. S. (2020). *Narusheniya psikhicheskoy regulatsii povedeniya u lits s opasnym vozhdeniem avtotransportnykh sredstv (Dissertatsiya kandidata psikhologicheskikh nauk)* [Disorders of Mental Regulation of Behavior in Individuals with Dangerous Driving of Motor Vehicles (PhD in Psychology dissertation)]. Vserossiyskiy tsentr ekstremnoy i radiatsionnoy meditsiny imeni A. M. Nikiforova, Sankt-Peterburg.

Vorontsova, Yu. I. (2026). *Individual'no-tipologicheskie osobennosti vnimaniya v professional'noy deyatel'nosti voditeley passazhirskogo avtotransporta (Dissertatsiya kandidata psikhologicheskikh nauk)* [Individual-Typological Features of Attention in the Professional Activity of Passenger Vehicle Drivers (PhD in Psychology dissertation)]. Universitet mirovykh tsivilizatsiy imeni V. V. Zhirinovskogo, Moskva.

Il'in, E. P. (2005). *Psikhofiziologiya sostoyaniy cheloveka* [Psychophysiology of Human States]. Sankt-Peterburg: Piter.

Isaeva, M. A. (2011). *Pokoleniya krizisa i pod'ema v teorii V. Shtrausa i N. Khouva* [Generations of Crisis and Rise in the Theory of V. Strauss and N. Howe]. *Znanie. Ponimanie. Umenie*, (3), 290–295.

Krikalo, I. N., Laptieva, L. N., & Tropets, I. E. (2021). *Funktsional'noe razvitiye pamyati i vnimaniya shkol'nikov* [Functional Development of Memory and Attention of Schoolchildren]. *Vesnik MDPU imya I. P. Shamyakina*, (2(58)), 50–54.

Lobanova, Yu. I. (2018). *Iz ery otbora v eru samoaktualizatsii* [From the Era of Selection to the Era of Self-Actualization]. V A. N. Anokhin, A. A. Oboznov, P. I. Paderno, & S. F. Sergeev (Red.), *Chelovecheskiy faktor v slozhnykh tekhnicheskikh sistemakh i sredakh (Ergo-2018). Trudy tret'ey mezhdunarodnoy nauchno-prakticheskoy konferentsii* (ss. 574–583).

Lobanova, Yu. I., & Krasil'nikova, E. I. (2024). *Aktual'nost' proektirovaniya ekspertnoy sistemy dlya obespecheniya nadezhnosti raboty podsystemy chelovek-avtomobil'* [Relevance of Designing an Expert System to Ensure the Reliability of the Human-Vehicle Subsystem]. *Ergodayzayn*, (3(25)), 338–345.

Lobanova, Yu. I. (2025). *Otsenka sotsial'nogo statusa voditelya pri prognozirovani razvitiya dorozhno-transportnykh situatsiy* [Assessment of the Social Status of the Driver in Predicting the Development of Traffic Situations]. *Ergodayzayn*, (2(28)), 225–235.

Lobanova, Yu. I. (2023). *Ocherki reflektivnoy psikhologii stiley (na primere stiley avtovozhdeniya)* [Essays on the Reflexive Psychology of Styles (on the Example of Driving Styles)]. Sankt-Peterburg: SPbGASU.

Lobanova, Yu. I. (2016). *Psikhologiya bezopasnogo avtovozhdeniya* [Psychology of Safe Driving]. Sankt-Peterburg: SPbGASU.

Lobanova, Yu. I. (2025). *Sotsial'naya pertsepsiya voditeley v protsesse avtovozhdeniya kak faktor bezopasnosti dorozhnogo dvizheniya* [Social Perception of Drivers

in the Process of Driving as a Factor of Road Safety]. *Gruzovik*, (6), 39–46.

Panteleev, A. F. (2015). *Psikhologicheskoe razlichie pokoleniy kak faktor otnosheniya k rabote* [Psychological Differences of Generations as a Factor of Attitude to Work]. *Izvestiya Saratovskogo universiteta. Novaya seriya. Seriya Filosofiya. Psikhologiya. Pedagogika*, 15(2), 40–44.

Prikaz Minprosveshcheniya Rossii ot 01 iyulya 2025 g. № 505 «Ob utverzhdenii primernykh programm professional'nogo obucheniya voditeley transportnykh sredstv sootvetstvuyushchikh kategoriy i podkategoriy» [Order of the Ministry of Education of Russia dated July 1, 2025 No. 505 "On Approval of Exemplary Programs for Professional Training of Drivers of Vehicles of the Corresponding Categories and Subcategories"]. (Zaregistririvan v Minyuste Rossii 28 avgusta 2025 g. № 83382). Retrieved from <https://docs.edu.gov.ru/document/5b7aa18f373d45753771eaae-6e8a8c29/>

Borovikova, S. A., Vodolazskaya, T. P., Dmitrieva, M. A., & Korneeva, L. N. (1991). *Psikhologicheskoe obespechenie professional'noy deyatel'nosti* [Psychological Support of Professional Activity] (G. S. Nikiforov, Red.). Sankt-Peterburg: Izdatel'stvo SPbGU.

Vinogradov, Yu. I., Artamonova, L. A., Bushukhin, A. V., & Lapchenko, V. N. (1991). *Psikhofiziologicheskiy otbor kandidatov na obuchenie professii voditeley avtotransportnykh sredstv (Metodicheskoe posobie)* [Psychophysiological Selection of Candidates for Training in the Profession of Motor Vehicle Drivers (Methodological Guide)]. Leningrad: NII proftekhobrazovaniya.

Romanov, A. N. (2002). *Avtotransportnaya psikhologiya* [Motor Transport Psychology]. Moskva: Akademiya.

Tolochek, V. A. (2015). *Stili deyatel'nosti: resursnyy podkhod* [Activity Styles: A Resource Approach]. Moskva: Izdatel'stvo «Institut psikhologii RAN».

Guéguen, N., Meineri, S., Martin, A., & Charron, C. (2014). Car status as an inhibitor of passing responses to a low-speed frustrator. *Transportation Research Part F: Traffic Psychology and Behaviour*, 22, 245–248. doi:10.1016/j.trf.2013.12.014

Ha, H. C., & Park, S. J. (2024). The influence of vehicle size on perception and behavior toward drivers. *The Journal of Social Psychology*. Advance online publication. doi:10.1080/00224545.2024.2404117

Howe, N., & Strauss, W. (1991). *Generations: The History of America's Future, 1584 to 2069*. New York: William Morrow & Company.

Reitman, D., Murphy, M., Hupp, S., & O'Callaghan, P. (2004). Behavior change and perceptions of change: Evaluating the effectiveness of a token economy. *Child & Family Behavior Therapy*, 26(2), 17–36.

Sagituly, G., & Guo, J. (2023). Job satisfaction and organizational commitment: comparing generations X and Y. *Innovation: The European Journal of Social Science Research*, 37(2). doi:10.1080/13511610.2022.2163622