

## ПРОФЕССИОНАЛЬНАЯ АДАПТАЦИЯ ВОДИТЕЛЕЙ ТАКСИ С НАРУШЕНИЯМИ СЛУХА: БАРЬЕРЫ И СТРАТЕГИИ

Л. В. Тарасова <sup>1</sup>, А. Д. Храпич <sup>2</sup>, Е. А. Томилова <sup>2</sup>

<sup>1</sup> Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, 308024, Белгород, ул. Горького, д.71

<sup>2</sup> Национальный НИИ общественного здоровья имени Н.А. Семашко, адрес: 105064, Москва, ул. Воронцовское поле, д.12 Москва, Россия

Поступила  
в редакцию  
16.02.2025

Поступила  
после  
рецензирования  
26.04.2025

Принята  
к публикации  
20.06.2025

**Аннотация.** Статья посвящена социологическому анализу профессиональной адаптации водителей такси с нарушениями слуха в условиях современной городской среды.

Научная проблема заключается в недостаточной изученности способов включения слабослышащих в формальный сектор экономики, где значительную роль играют спонтанные формы коммуникации и высокий уровень социальной неопределенности.

Цель исследования: выявить основные барьеры, с которыми сталкиваются водители с нарушениями слуха в процессе профессиональной деятельности, а также описать стратегии их преодоления.

Эмпирическая база включает интервью с работниками отрасли, а также анализ пользовательских практик на цифровых платформах такси.

В результате исследования выделены ключевые проблемы: трудности при взаимодействии с клиентами, ограниченный доступ к информации и стигматизация. Одновременно выявлены адаптивные стратегии, основанные на использовании мобильных технологий, визуальной коммуникации и горизонтальной поддержки внутри сообщества. Сделан вывод о необходимости институционального признания этих стратегий как части политики трудовой инклюзии.

**Ключевые слова:** профессиональная адаптация, слабослышащие, инклюзия, такси, цифровые платформы, визуальная коммуникация



**Для цит.:** Тарасова Л. В., Храпич А. Д., Томилова Е. А. Профессиональная адаптация водителей такси с нарушениями слуха: барьеры и стратегии // Человек. Общество. Инклюзия.– 2025. – Том 16. – №2. – С. 38-50. DOI: <https://doi.org/10.65313/2025.02.03>. EDN OWKOEY

© Тарасова Л. В., Храпич А. Д., Томилова Е. А., 2025

## PROFESSIONAL ADAPTATION OF TAXI DRIVERS WITH HEARING IMPAIRMENTS: BARRIERS AND STRATEGIES

Lyudmila V. Tarasova<sup>1</sup>, Anton D. Khrapich<sup>2</sup>, Ekaterina A. Tomilova<sup>2</sup>

<sup>1</sup>*Belgorod Law Institute of Ministry of the Interior of the Russian Federation named after I.D. Putilin,  
address: 71, Gorky St, Belgorod, 308024*

<sup>2</sup>*N.A. Semashko National Research Institute of Public Health, Moscow, Russia  
address: 12, st. Vorontsovo pole, Moscow, Russia, 105064*

Received  
16.02.2025

Revised  
26.04.2025

Accepted  
20.06.2025

**Abstract.** The article is devoted to the sociological analysis of the professional adaptation of taxi drivers with hearing impairments in the context of the modern urban environment.

The scientific problem lies in the insufficient study of ways to include people with hearing loss in the formal sector of the economy, where spontaneous forms of communication and a high level of social uncertainty play a significant role.

The aim of the study is to identify the main barriers faced by drivers with hearing impairments in their professional activities, as well as to describe the strategies for overcoming them.

The empirical base includes interviews with industry workers and an analysis of user practices on digital taxi platforms.

As a result of the research, key problems were identified: difficulties in interacting with clients, limited access to information, and stigmatization. At the same time, adaptive strategies based on the use of mobile technologies, visual communication, and horizontal support within the community were revealed.

The conclusion emphasizes the need for institutional recognition of these strategies as part of labor inclusion policy.

**Keywords:** professional adaptation, hard of hearing, inclusion, taxi, digital platforms, visual communication



**For citations:** Tarasova, L. V., Khrapich, A. D. & Tomilova, E. A. (2025) Professional adaptation of taxi drivers with hearing impairments: barriers and strategies. *Human. Society. Inclusion.* Vol.16, no. 2, P. 38-50. DOI: <https://doi.org/10.65313/2025.02.03>. EDN OWKOEY.

## Введение

В современных условиях стремительного развития социальных услуг, сервисной экономики и цифровых платформ сфера таксомоторных перевозок становится важным сегментом рынка труда, обеспечивая занятость широкому кругу людей, в том числе лицам с ограниченными возможностями здоровья<sup>1</sup>, в частности в сфере транспорта (Яковлева, 2020). Водители с нарушениями слуха представляют собой особую профессиональную группу, чья деятельность требует сочетания технической компетентности, навыков пространственной ориентации и способности к эффективной коммуникации в условиях, где акустические сигналы играют значимую роль.

Научная и социальная значимость данной темы обусловлена необходимостью выявления реальных и воспринимаемых барьеров, с которыми сталкиваются водители с нарушениями слуха, а также описания сложившихся стратегий, позволяющих успешно интегрироваться в профессиональное сообщество. С управленической точки зрения исследование важно для выработки мер, способствующих повышению уровня безопасности пассажирских перевозок, укреплению доверия между клиентом и водителем с ограниченным слухом, а также минимизации дискриминационных практик.

**Целью** исследования является комплексное изучение барьеров и стратегий профессиональной адаптации водителей такси с нарушениями слуха в современных российских условиях, с учётом их собственного опыта и позиции представителей институциональной среды.

Научная новизна работы заключается в интеграции эмпирических данных, полученных как от самих водителей, так и от сотрудников ГИБДД, что позволяет рассмотреть процесс адаптации в системе двустороннего взаимодействия. Такой подход даёт возможность выявить не только индивидуальные тактики преодоления трудностей, но и институциональные механизмы, способные поддерживать или, напротив, усложнять процесс профессиональной интеграции. В результате формируется целостная картина, необходимая для разработки научно обоснованных рекомендаций, направленных на повышение инклюзивности и эффективности работы таксомоторного сектора.

## Степень изученности проблемы

Профессиональная адаптация водителей с нарушениями слуха сопряжена с необходимостью преодоления специфических барьеров (Жмур, 2019), связанных с имеющимися ограничениями здоровья (Khachatryan, 2020), с организацией труда, с социальным восприятием (Горский, Волкова, 2020), региональными особенностями (Червинская, Гаджимирзоев, 2023), включением общественных структур в процессы адаптации (Волкова, 2020) данной категории населения к новым условиям труда.

Несмотря на то что вопросы занятости людей с инвалидностью в транспортной сфере неоднократно становились предметом внимания исследователей (Кантарюк, Шкарина, Чуносова, 2024), в научной литературе преобладают работы, посвящённые техническому переоборудованию транспортных средств (Семикин, 2013), анализу нормативно-правовой базы и изучению отдельных аспектов социальной адаптации (Наберушкина, Судоргин, Сидоренко, Радченко, 2024). При этом проблематика повседневных стратегий адаптации водителей с нарушениями слуха, их взаимодействия с клиентами, работодателями и представителями контролирующих органов в значительной мере остаётся фрагментарно изучен-

<sup>1</sup> The World Health Organization (WHO). 2025. URL: [www.who.int/news-room/factsheets/detail/deafness-and-hearing-loss](http://www.who.int/news-room/factsheets/detail/deafness-and-hearing-loss). (дата обращения: 12.04.2025)

ной (Красильников, Семенов, Элизов, 2015). Отсутствие целостного социологического анализа ограничивает возможность разработки эффективных управленческих решений (Tscymbalystov, Volkova, Korytov, Artyomova, Leontiev, Besschetnova, 2018), направленных на создание инклюзивных условий в сфере пассажирских перевозок (Наберушкина, Бессчетнова, 2023).

### **Методы и материалы**

Эмпирическая база исследования сформирована на основе качественных социологических методов, позволяющих выявить особенности профессиональной адаптации водителей такси с нарушениями слуха в условиях современного российского города. В 2025 г. в Москве было проведено 10 глубинных интервью с водителями, имеющими различную степень потери слуха и опыт работы в службах такси от одного года. Выборка строилась по принципу целенаправленного отбора респондентов, способных предоставить развернутые сведения о профессиональных и коммуникационных аспектах своей деятельности. В ходе интервью фиксировались как объективные условия труда, так и субъективные оценки барьеров и стратегий адаптации, что позволило сопоставить индивидуальные истории с общими тенденциями.

Дополнительный материал был получен в ходе пилотных интервью, проведённых в 2024 г. с 15 сотрудниками подразделений ГИБДД Белгородской и Московской областей. Целью этого этапа было выявление представлений работников дорожной инспекции о специфике взаимодействия с водителями такси, имеющими нарушения слуха, а также фиксация практических наблюдений, касающихся вопросов безопасности, правового регулирования и этики общения. Такой подход обеспечил возможность комплексного анализа, объединяющего перспективу самих водителей и представителей институциональной среды, в которой они работают. Полученные данные легли в основу сравнительного анализа, направленного на выявление ключевых барьеров и разработку рекомендаций по совершенствованию условий профессиональной интеграции данной категории работников.

### **Результаты анализа эмпирических данных**

Приведем анализ результатов глубинного интервью с водителями с нарушениями слуха и интервью с экспертами. Полученные в ходе глубинных интервью с водителями такси с нарушениями слуха данные позволяют выявить многоуровневую структуру факторов, определяющих их профессиональную адаптацию. Рассказанные истории демонстрируют, что большинство респондентов воспринимают свою работу не только как источник дохода, но и как важное средство социальной самореализации, позволяющее поддерживать активный ритм жизни, ощущение полезности и независимости. Вместе с тем, опыт каждого водителя формируется в условиях, где объективные трудности накладываются на субъективные стратегии их преодоления, а восприятие со стороны общества и коллег становится значимым модератором успешности профессиональной интеграции.

Одной из ключевых тем, неоднократно поднимаемых респондентами, стали особенности коммуникации с пассажирами. При отсутствии слухового контакта водители вынуждены использовать визуальные сигналы, жесты, планшеты, мобильные приложения для обмена короткими сообщениями. Подобная адаптация, с одной стороны, обеспечивает возможность выполнения заказа, а с другой – требует от водителя постоянного психологического напряжения, особенно в профессиональных ситуациях, связанных с изменением маршрута, отсутствием электронного указания точки посадки, уточнением деталей поездки или возникновением конфликтных ситуаций. Несколько участников исследования признавали, что в начале работы они испытывали страх, что пассажир вовсе не поймет их или

воспримет молчаливость как реальную грубость, однако со временем вырабатывались устойчивые формы неверbalной коммуникации, становящиеся частью профессиональной идентичности.

Не менее значимой оказалась тема восприятия водителей с нарушениями слуха со стороны пассажиров. Опыт участников интервью показывает, что реакция клиентов по отношению к ним сильно варьируется от доброжелательного интереса и готовности помочь до настороженности и реальных попыток отказаться от поездки, узнав о нарушении слуха у водителя. Положительные случаи, как правило, связывались с ситуациями, когда пассажир уже имел опыт общения с людьми с ограниченными возможностями или же демонстрировал высокий уровень эмпатии. Отрицательные эпизоды, напротив, сопровождались не только отказом от поездки, но и письменными комментариями, в которых водители усматривали явные элементы стереотипизации и инклюзии. Таким образом, как показывает анализ материалов интервью, сегодня социальное восприятие становится важным элементом профессиональной среды, оказывающим прямое влияние на социально-психологический комфорт и уверенность в работе.

Интервью с водителями выявили также значимость технических средств, компенсирующих дефицит слуха. Среди наиболее востребованных респонденты называли визуальные дублирующие сигналы приборной панели, системы навигации с визуальным оповещением, планшеты для письменного общения, а также специальные мобильные приложения. Тем не менее, свободный доступ к подобным ресурсам зачастую ограничен финансовыми возможностями самих водителей. Отдельные участники с досадой отмечали, что спецоборудование автомобиля необходимыми устройствами часто ложится на их собственные плечи, без какой-либо технической или организационной поддержки со стороны агрегаторов или работодателей. Это обстоятельство формирует дополнительный барьер, усиливающий социально-экономическое неравенство внутри профессиональной группы водителей такси.

Данные пилотных интервью с сотрудниками ГИБДД дополняют картину, обозначенную водителями. Эксперты признавали, что водители с нарушениями слуха в целом демонстрируют высокий уровень дисциплины на дороге (в отличие от водителей без ограничений слуха), особенно в части соблюдения скоростного режима и сигналов светофора. Отмечена также высокая культура вождения таких таксистов. Вместе с тем, отдельные сложности, по мнению инспекторов, могут возникать в экстренных ситуациях, требующих быстрого реагирования на звуковые сигналы других участников движения.

В подобных случаях, как отмечалось экспертами, критически важным становится использование световых оповещений и визуальных контактов. Часть экспертов высказывала мнение о необходимости специализированных инструктажей и информационных кампаний, которые помогли бы не только самим водителям, но и другим участникам дорожного движения лучше понимать особенности их работы.

Сопоставление точек зрения обеих групп показывает, что барьеры профессиональной адаптации имеют как внешнюю, так и внутреннюю природу. Внешние связаны с инфраструктурой, нормативной средой и общественными установками, а внутренние связаны с личной мотивацией, опытом, готовностью к постоянному самосовершенствованию. Водители, которые активно ищут способы профессиональной адаптации, демонстрируют более высокую устойчивость к стрессу и даже в некоторых случаях лучше справляются с непредвиденными обстоятельствами. Эксперты, в свою очередь, подчеркивают важность системного подхода, включающего техническое оснащение, подготовку коллег по профессии и формирование толерантной общественной среды.

Анализ материалов интервью демонстрирует, что профессиональная адаптация водителей такси с нарушениями слуха представляет собой динамический процесс, в котором пересекаются индивидуальные стратегии, технологические ресурсы и социальные взаимодействия. Он не ограничивается простым приспособлением к рабочим условиям, а предполагает постоянное взаимодействие с изменяющейся социальной и институциональной средой. Выявленные особенности позволяют не только описать существующие трудности, но и предложить направления для разработки комплексных мер поддержки, способных повысить уровень инклюзивности и эффективности работы данной профессиональной группы.

**Этические аспекты научного исследования и практической деятельности в рамках исследования профессиональной адаптации водителей такси с нарушениями слуха**

Следует учитывать, что, согласно результатам анализа нарративов экспертных интервью, этическое обоснование проведённого исследования опирается на признание особой уязвимости целевой группы и необходимости создания для неё позитивных условий. Они предусматривают, что участие в исследовательских процедурах не только не наносит психологического, социального или репутационного ущерба, но и способствует укреплению у автовородителей чувства собственной значимости и включённости в профессиональное сообщество. Учитывая, что представители изучаемой группы относятся к категории лиц с нарушениями слуха, обладающих особым опытом взаимодействия в трудовой и социальной среде, мы исходили из принципа добровольности и информированного согласия, предполагающего, что каждый эксперт был заранее уведомлён о целях, задачах, методах и предполагаемых формах использования полученных данных. Важным этическим моментом являлась необходимость подробно объяснить, что участие в исследовании не окажет негативного влияния на трудовую деятельность людей с нарушениями слуха, не повлечёт проверок или оценок со стороны работодателей или контролирующих органов, и что информация будет представлена в обезличенной форме (даже если эксперт вскользь упомянет чьи-то данные).

Особое внимание уделялось также и конфиденциальности. Записи интервью, текстовые материалы и иные формы фиксации информации хранились в закрытом доступе, а при их обработке исключались любые персональные данные, которые могли бы прямо или косвенно идентифицировать участников исследования и целевую группу (водителей с нарушениями слуха). Такая мера была необходима не только для соблюдения прав респондентов в юридическом смысле, но и для формирования доверительной атмосферы, в которой эксперты могли бы открыто говорить о трудностях, ошибках, конфликтах. В условиях, когда значительная часть барьеров профессиональной адаптации носит социально-психологический характер и может быть связана с опытом дискриминации или стигматизации, создание пространства безоценочного выслушивания становилось одним из ключевых элементов этической работы с экспертами.

При проведении пилотных интервью с сотрудниками ГИБДД исследователи осознавали необходимость минимизации возможного психологического напряжения, которое могло возникнуть при обсуждении острых или неприятных тем. Для этого вопросы формулировались максимально корректно, избегались прямые оценки или предположения о несостоятельности тех или иных стратегий поведения. Интервьюеры стремились выстраивать диалог в форме партнёрского обмена мнениями, при котором ценность каждого высказывания подчеркивалась уточняющими вопросами, внимательным выслушиванием и готовностью воспринимать индивидуальные особенности речи, манеры изложения или темпа общения.

Переходя к характеристике этических особенностей внедрения научных результатов в практику, следует подчеркнуть, что любое практическое использование

выводов, касающихся уязвимых групп, должно сопровождаться внимательным анализом потенциальных последствий для самих участников исследования и более широкой целевой аудитории. Внедрение разработанных рекомендаций в сферу таксомоторных перевозок предполагает вмешательство в социальные, организационные и технологические процессы, что неизбежно затрагивает интересы не только водителей с нарушениями слуха, но и пассажиров, агрегаторов, представителей контролирующих структур. Этика применения научных данных в таком контексте требует предотвращения ситуаций, при которых формально инклюзивные меры могут приводить к непреднамеренному усилению стереотипов или выделению целевой группы как «особой» в ущерб её равноправному восприятию.

Например, при разработке специализированных обучающих курсов или при создании технических решений важно избегать риторики, которая подчёркивала бы «отклоняющийся» характер деятельности слабослышащих водителей. Этическое внедрение предполагает представление таких мер как элемента общей системы повышения профессиональной квалификации и безопасности перевозок, а не как отдельного «коррекционного» блока, адресованного лишь ограниченному числу сотрудников. Это позволяет интегрировать новшества в общую профессиональную культуру, а не выстраивать параллельную систему, отделяющую одних работников от других.

Отдельного внимания заслуживает вопрос информирования и согласования предлагаемых изменений с самими представителями целевой группы. Этический подход требует, чтобы в будущем любые специальные меры (от внедрения визуальных систем оповещения до корректировки алгоритмов работы цифровых платформ) проходили процедуру общественного обсуждения с участием водителей с нарушениями слуха. Такой формат не только обеспечивает учет реальных потребностей, но и укрепляет чувство сопричастности и контроля над изменениями, которые затрагивают повседневную деятельность. В противном случае существует риск, что даже полезные инициативы будут восприняты как навязанные извне и не получат поддержки на уровне практического использования.

При реализации практических рекомендаций важно также учитывать баланс между прозрачностью и сохранением конфиденциальности. Распространение успешных кейсов, историй адаптации и примеров эффективных стратегий коммуникации может способствовать разрушению негативных стереотипов, однако публичное упоминание конкретных участников без их согласия вовсе недопустимо. Этический принцип здесь состоит в том, чтобы раскрывать содержание успешных практик, но не идентифицировать конкретных людей, если они сами не изъявили собственной готовности к публичной демонстрации своего позитивного опыта.

Не менее важным является обеспечение равного доступа к результатам внедряемых мер. Если, например, технические средства адаптации или обучающие программы будут доступны только ограниченной группе таких водителей из крупных городов, это создаст дополнительные линии неравенства и усугубит территориальную сегрегацию. Этическая реализация любых научных результатов должна предусматривать специальные механизмы, позволяющие распространять технологии и образовательные ресурсы независимо от региона проживания, материального положения или формы занятости (работа через агрегатора или индивидуальная лицензия).

Важным аспектом является и контроль за тем, как внедрённые меры отражаются на восприятии пассажиров. Даже при позитивных намерениях отдельных реформ возможно появление новых стереотипов. Например, что водитель с нарушением слуха всегда требует особого подхода или что его работа сопряжена с пониженней скоростью обслуживания. Этика практического применения науч-

ных результатов требует мониторинга изменений в общественном восприятии и своевременного реагирования на возможные искажения образа профессионала.

В целом отметим, что этические аспекты проведённого исследования и его практического внедрения образуют взаимосвязанный комплекс, где каждое решение (от формулировки вопросов для интервью до предварительного, рамочного проектирования обучающих программ) должно проходить проверку на соответствие принципам уважения, добровольности, конфиденциальности и недопустимости дискриминации. Этическая ответственность исследователя продолжается, когда полученные исследовательские данные начинают жить в виде конкретных социальных инициатив, организационных решений и технических нововведений. Именно последовательное соблюдение этих принципов позволяет не только сохранять научную добросовестность, но и обеспечивать реальное, а не декларативное повышение качества жизни и профессиональной адаптации водителей такси с нарушениями слуха.

**Направления разработки комплексных мер по повышению  
уровня инклюзивности и эффективности работы  
водителей такси с нарушениями слуха**

Результаты проведённого исследования позволяют сформулировать направления, которые, при их комплексной практической реализации, способны существенно улучшить условия профессиональной деятельности водителей такси с нарушениями слуха (табл. 1).

Таблица 1 – Направления работы по повышению уровня инклюзивности и эффективности работы водителей такси с нарушениями слуха

Table 1 – Areas of work to improve the inclusion and efficiency of taxi drivers with hearing impairments

Направление	Конкретные меры
Техническая инфраструктура	Внедрение визуальных оповещающих систем, субсидирование оборудования, интеграция с цифровыми платформами такси
Профессиональная подготовка	Разработка специализированных курсов (тематики: коммуникация, правовые аспекты, стресс-менеджмент), онлайн- и офлайн-форматы обучения
Просветительская работа	Кампании для пассажиров и сотрудников ГИБДД, популяризация успешных кейсов водителей с нарушениями слуха
Управленческие решения	Создание межсекторальных коалиций (госструктуры, агрегаторы, НКО), разработка стандартов инклюзивности
Исследовательская деятельность	Мониторинг адаптации, опросы водителей и пассажиров, оценка эффективности мер поддержки

Источник: составлено по результатам эмпирического исследования

Прежде всего, здесь значимой задачей представляется развитие технической инфраструктуры, в большой степени компенсирующей дефицит слухового восприятия и обеспечивающей оперативное реагирование на изменения дорожной обстановки.

Внедрение современных технических и дизайнерских визуальных оповещающих систем, интегрированных с навигационными платформами и интерфейсами агрегаторов такси, должно сопровождаться обеспечением полной доступности этих технологий для самих водителей, включая субсидирование оборудования и его сервисного обслуживания. При этом технические новшества не могут рассматриваться изолированно от социального контекста, так как их практическая эффективность во многом определяется непосредственно готовностью всех участников взаимодействия на транспорте учитывать особенности работы коллег с ограниченными возможностями слуха.

Не менее важным направлением такой работы является совершенствование профессиональной подготовки и переподготовки самих водителей с нарушением слуха. Разработка специализированных обучающих курсов, адаптированных к потребностям водителей с нарушениями слуха, позволит не только повысить их профессиональную компетентность в части эксплуатации технических средств, но и в значительной мере укрепить навыки безопасного и комфортного обслуживания своих пассажиров. Включение в программы обучения специальных блоков, посвящённых правовым аспектам профессиональной деятельности, особенностям коммуникации и работе в стрессовых ситуациях, будет способствовать снижению рисков и значительному укреплению профессиональной уверенности. При этом важно учитывать, чтобы подобные курсы были интегрированы в систему обязательной аттестации и допускались к прохождению и в онлайн, и в онлайн-формате, что позволит минимизировать территориальные и временные барьеры.

Особое внимание должно быть уделено просветительской и информационной работе, направленной на формирование толерантного отношения населения (потенциальных пассажиров такси) к водителям с нарушениями слуха. Проведение общественных кампаний, демонстрирующих успешные примеры их профессиональной деятельности, способно в значительной степени и снизить уровень недоверия и стереотипизации таких водителей со стороны пассажиров. Аналогичные мероприятия целесообразно проводить и среди работников дорожных служб, включая сотрудников ГИБДД, что позволит укрепить взаимопонимание и повысить эффективность взаимодействия в нестандартных или аварийных ситуациях.

В управлеченческом аспекте ключевым становится создание специализированных межсекторальных коалиций, включающих представителей государственных структур, агрегаторов такси, общественных организаций инвалидов и профессиональных объединений водителей. Такие коалиции в будущем могут принимать активное участие в разработке и внедрении стандартов инклюзивности, регулирующих как технические, так и организационные параметры работы. При этом особое значение приобретает формирование механизмов обратной связи, позволяющих водителям с нарушениями слуха напрямую (но доступным для них письменным форматом) сообщать о возникающих проблемах и предлагать возможные пути их практического решения.

Наконец, важным направлением представляется развитие исследовательской базы, фиксирующей динамику адаптационных процессов и оценивающей эффективность реализуемых мер. Регулярное проведение социологических мониторингов, включающих опросы водителей, пассажиров, работодателей и других представителей транспортных структур, позволит выявлять изменения в восприятии, структуре барьеров и уровне инклюзивности. Такая аналитическая работа создаёт предпосылки для корректировки уже действующих программ и внедрения новых, основанных на актуальных данных, а не на предположениях.

В совокупности эти предложенные направления образуют основу для формирования целостной системы поддержки водителей такси с нарушениями слуха, где технические, образовательные и социальные элементы взаимно усиливают друг друга. Реализация таких комплексных мер позволит не только повысить эффективность их влияния на ситуацию, но и укрепить общественное признание вклада данной группы населения в развитие городской мобильности, обеспечивая более справедливое и уважительное отношение к их труду.

### **Заключение**

Проведённое исследование позволило выявить, что профессиональная адаптация водителей такси с нарушениями слуха представляет собой сложный и динамичный процесс, в котором пересекаются индивидуальные стратегии, техни-

ческие возможности и социальные условия. Полученные данные свидетельствуют о том, что реальные барьеры, с которыми сталкиваются представители данной профессиональной группы, имеют как объективный, так и субъективный характер. К числу первых относятся недостаточная техническая оснащённость рабочих мест, отсутствие специализированной инфраструктуры и пробелы в нормативно-правовой базе, а ко вторым причисляются социальные стереотипы, настороженность или недоверие со стороны пассажиров и коллег, а также психологическое напряжение, возникающее в процессе взаимодействия. В то же время опыт людей с нарушениями слуха показывает, что успешная адаптация возможна при сочетании личной мотивации, использования компенсаторных технологий и формирования устойчивых моделей коммуникации, способных нивелировать ограничения, вызванные снижением или потерей слуха.

Практическая значимость полученных результатов заключается в том, что они позволяют обосновать необходимость комплексного подхода к поддержке данной категории работников, объединяющего технические, организационные и просветительские меры. Внедрение визуальных оповещающих систем, адаптированных обучающих программ и механизмов общественной информированности может способствовать повышению качества работы водителей, укреплению доверия между ними и клиентами, а также созданию более инклюзивной профессиональной среды. Для государственных структур и агрегаторов такси такие выводы представляют ценность как основа для разработки целевых программ, направленных на повышение безопасности перевозок в такси и снижение социальной напряжённости.

Ограничения проведённого социологического исследования во многом обусловлены его качественной методологией и особенно спецификой выборки, что требует осторожности при экстраполяции результатов на всю совокупность водителей такси с нарушениями слуха. Относительно небольшой объём респондентов (но вполне обоснованно достаточной для использования качественной исследовательской методологии), отобранных по принципу целенаправленного включения в исследование, позволил получить насыщенные и детализированные данные, но одновременно ограничил возможность количественного сопоставления и выявления статистически значимых закономерностей.

Региональная концентрация материала, связанная с проведением интервью преимущественно в Москве и в Белгородской области, географически сужает перспективу анализа и не позволяет в полной мере учесть влияние территориальных и культурных различий на индивидуальные стратегии адаптации. Кроме того, фиксация эмпирической информации в значительной степени опиралась на субъективные воспоминания и самооценки участников, что могло повлиять на полноту и точность представленных описаний, усиливая риск непреднамеренной селективности в анализе данных.

Определённое влияние на интерпретацию результатов оказывала и специфика взаимодействия с представителями институциональной среды. Так, мнения сотрудников правоохранительных органов отражают преимущественно официальный и нормативный взгляд, тогда как ряд неформальных аспектов профессиональной коммуникации мог остаться за рамками данного дискурса. Наконец, современная динамичность технологических и организационных изменений в таксомоторной отрасли предполагает, что часть выявленных особенностей носит временный характер и требует последующей проверки на расширенной и более разнообразной выборке. Указанные ограничения не умаляют значимости полученных данных, но подчёркивают необходимость их дальнейшего уточнения и дополнения в рамках межрегиональных и междисциплинарных исследований поднятой тематики.

Направления дальнейших исследований видятся в углублённом анализе влияния цифровых технологий на профессиональную адаптацию, в изучении долгосрочных карьерных траекторий водителей с нарушениями слуха, а также в сравнительном анализе опыта профессиональной инклюзии в сфере трансомоторных перевозок. Перспективным является и расширение выборки за счёт включения водителей из различных регионов, что позволит выявить влияние территориальных и культурных особенностей на стратегии адаптации. Не менее важным направлением остаётся анализ взаимодействия с другими участниками транспортной системы, включая коллег-водителей, диспетчеров, сотрудников сервисных компаний и представителей регулирующих органов.

Таким образом, выявленные в ходе исследования особенности и тенденции не только расширяют научное представление о специфике профессиональной интеграции водителей с нарушениями слуха, но и формируют эмпирическую основу для разработки прикладных мер, направленных на укрепление инклюзивности и эффективности их работы. Результаты могут служить отправной точкой для формирования устойчивых социальных и институциональных механизмов поддержки, обеспечивающих равные возможности и достойные условия труда для всех участников транспортной отрасли, вне зависимости от их физических особенностей.

#### **Список литературы:**

1. Яковлева Н. Д. Тенденции российского рынка автомобилей для инвалидов // Наука XXI века: открытия, инновации, технологии: Сборник научных трудов по материалам VIII Международной научно-практической конференции. – Смоленск: Наукосфера, 2020. – С. 121-124. – EDN GPHBVA.
2. Жмур Н., Шувалова З.Г. Проблемы, возникающие при управлении автотранспортными средствами инвалидами // Энергия молодежи для нефтегазовой индустрии: Материалы IV Международной научно-практической конференции молодых ученых. – Альметьевск: АГНИ, 2019. – С. 813-816. – EDN PGLOTG.
3. Khachatryan S.N. Activities aimed at the mobility of people with disabilities // Enigma. – 2020. – no. 21-1. – P. 125-131. – EDN ZKCXYN.
4. Горский, А.А., Волкова О.А. Медицинская благотворительность: основные направления деятельности зарубежных некоммерческих организаций // Проблемы социальной гигиены, здравоохранения и истории медицины. – 2020. – Т. 28, № 5. – С. 701-704. – DOI 10.32687/0869-866X-2020-28-s1-701-704.
5. Червинская А.П., Гаджимирзоев Г. И. Социальная дифференциация населения регионов России // Человек. Общество. Инклюзия (Приложение). – 2023. – № S1-1. – С. 10-16. – EDN ZMZWOP.
6. Волкова О.А. Саморегуляция деятельности социально ориентированных некоммерческих организаций в контексте их государственного регулирования: амбивалентность развития гражданского общества // Труд и социальные отношения. – 2020. – Т. 31, № 2. – С. 195-196. – EDN FZNDHV.
7. Кантарюк Е.А. Шкарина А.И., Чуносова А.И. Разработка автомобиля для людей с ограниченными возможностями // Проектная культура и качество жизни. – 2024. – № 36. – С. 113-128. – EDN HURIEC.
8. Семикин С.Н. Современные тенденции в области переоборудования автомобилей для водителей-инвалидов // Технология колесных и гусеничных машин. – 2013. – № 1(5). – С. 6-10. – EDN PVBNRR.
9. Наберушкина Э.К., Судоргин О.А., Сидоренко С.В., Радченко Е.А. Особенности восприятия общественных пространств маломобильными москвичами

(на примере двух городских локаций) // Вестник Института социологии. – 2024. – Т. 15, № 4. – С. 345-357. – DOI 10.19181/vis.2024.15.4.17.

10. Красильников А.А. Семенов, А.Г., Элизов А.Д. VIP-концепты индивидуального транспорта для лиц с нарушением опорно-двигательного аппарата: трансскутер «Аква»// Транспорт. Транспортные сооружения. Экология. – 2015. – № 4. – С. 91-101. – EDN VEFQFN.

Tscymbalystov A.V., Volkova O., Kopytov A.A., Artyomova Y.S., Leontiev V.K., Besschetnova O.V. Activating technologies of social service as a factor of improving social self-personality of elderly and disabled people in Russia // International Journal of Pharmaceutical Research. – 2018. – Vol. 10, No. 4. – P. 346-349. – DOI 10.31838/ijpr/2018.10.04.035. EDN: NADADB

12. Наберушкина Э.К., Бессчетнова О.В. Социальное самочувствие студентов с инвалидностью в городе // Научные результаты в социальной работе. – 2023. – Т. 2, № 4. – С. 218-226. – DOI 10.18413/2949-267X-2023-2-4-7. EDN: SUXDLK

### References:

1. Yakovleva, N. D. (2020) Trends in the Russian Car Market for Persons with Disabilities. *Science of the 21st Century: Discoveries, Innovations, and Technologies: Collection of Scientific Papers Based on the Materials of the 8th International Scientific and Practical Conference*. Smolensk: Naukosfera, Pp. 121-124. (In Russ). EDN GPHBBA.
2. Zhmur, N. and Shuvalova, Z.G. (2019) Problems Arising When Disabled Persons Drive Motor Vehicles. *Youth Energy for the Oil and Gas Industry*: Materials of the 4th International Scientific and Practical Conference of Young Scientists. Almetyevsk: AGNI, Pp. 813-816. (In Russ). EDN PGLOTG.
3. Khachatryan, S.N. (2020) Activities aimed at the mobility of people with disabilities. Enigma. no. 21-1, P. 125-131. (In Russ). – EDN ZKCXYN.
4. Gorsky, A.A., and Volkova, O.A. (2020) Medical Charity: Main Activities of Foreign Non-Profit Organizations. *Problems of Social Hygiene, Health Care, and Medical History*. Vol. 28, no. S. Pp. 701-704. (In Russ). DOI 10.32687/0869-866X-2020-28-s1-701-704.
5. Chervinskaya, A.P. and Gadzhimirzoev, G. I. (2023) Social Differentiation of the Population in Russian Regions. *Human. Society. Inclusion* (Application). no. S1-1. Pp. 10-16. (In Russ). EDN ZMZWOP.
6. Volkova, O.A. (2020) Self-regulation of the activities of socially oriented non-profit organizations in the context of their state regulation: the ambivalence of the development of civil society. *Labor and Social Relations*. Vol. 31, no. 2. Pp. 195-196. (In Russ). EDN FZNDHV.
7. Kantaryuk, E.A., Shkarina, A.I. and Chunosova A.I. (2024) Development of a car for people with disabilities. *Design culture and quality of life*. no. 36. P. 113-128. (In Russ). EDN HURIEC.
8. Semikin, S.N. (2013) Modern trends in the field of car conversion for disabled drivers. *Technology of wheeled and tracked vehicles*. no. 1(5). Pp. 6-10. (In Russ). EDN PVBNRR.
9. Naberushkina, E.K., Sudorgin, O.A., Sidorenko, S.V. and Radchenko E.A. (2024) Features of perception of public spaces by low-mobility Muscovites (on the example of two urban locations). *Journal of the Institute of Sociology*. Vol. 15, no. 4. Pp. 345-357. (In Russ). DOI 10.19181/vis.2024.15.4.17.
10. Krasilnikov A.A., Semenov, A.G. and Elizov A.D. (2015) VIP-concepts of individual transport for persons with a violation of the musculoskeletal system: trans-scooter "Aqua". *Transport. Transport facilities. Ecology*. no. 4, Pp. 91-101. (In Russ). EDN VEFQFN.

11. Tscymbalystov, A.V., Volkova, O., Kopytov, A.A., Artyomova, Y.S., Leontiev, V.K. and Besschetnova, O.V. (2018) Activating technologies of social service as a factor of improving social self-personality of elderly and disabled people in Russia. *International Journal of Pharmaceutical Research*. Vol. 10, no. 4. P. 346-349. (In Russ). DOI 10.31838/ijpr/2018.10.04.035. EDN: NADADB
12. Naberushkina E.K. and Besschetnova O.V. (2023) Social Well-Being of Students with Disabilities in the City. *Scientific Results in Social Work*. Vol. 2, no. 4. Pp. 218-226. (In Russ). DOI 10.18413/2949-267X-2023-2-4-7. EDN: SUXDLK

#### Сведения об авторах:

**Тарасова Людмила Вячеславовна**, кандидат социологических наук, преподаватель кафедры обеспечения безопасности на объектах транспорта, Белгородский юридический институт МВД России имени И.Д. Путилина, SPIN-код: 4837-2360, AuthorID: 1188771 <https://orcid.org/0000-0002-3446-1345>, e-mail: mila\_vt@mail.ru

**Храпич Антон Дмитриевич**, аспирант кафедры экономики и социологии здравоохранения, Национальный НИИ общественного здоровья имени Н.А. Семашко, Москва, Россия, <https://orcid.org/0009-0003-9646-2604>, ahrapich@mail.ru, e-mail: ahrapich@mail.ru

**Томилова Екатерина Алексеевна**, аспирант кафедры экономики и социологии здравоохранения, Национальный НИИ общественного здоровья имени Н.А. Семашко, Москва, Россия, <https://orcid.org/0009-0004-4011-5336>, eatomilova79@gmail.com, e-mail: eatomilova79@gmail.com

#### About the authors:

**Lyudmila V. Tarasova**, Candidate of Sociological Sciences, Lecturer at the Department of Safety at Transport Facilities of the I.D. Putilin Belgorod Law Institute of the Ministry of Internal Affairs of Russia, e-mail:mila\_vt@mail.ru, SPIN-код: 4837-2360, Author ID: 1188771, <https://orcid.org/0000-0002-3446-1345>.

**Anton D. Khrapich**, Postgraduate student at the Department of Economics and Sociology of Healthcare at the Semashko National Research Institute of Public Health, e-mail: ahrapich@mail.ru. <https://orcid.org/0009-0003-9646-2604>.

**Ekaterina A. Tomilova**, Postgraduate Student of the Department of Economics and Sociology of Healthcare, Semashko National Research Institute of Public Health, e-mail: eatomilova79@gmail.com, SPIN-код: 8819-6897, Author ID: 1242330, <https://orcid.org/0009-0004-4011-5336>.

**Конфликт интересов:** Авторы заявили об отсутствии потенциальных конфликтов интересов в отношении исследования, авторства и / или публикации данной статьи.

**Conflict of interests:** The authors declared no potential conflicts of interests regarding the research, authorship, and / or publication of this article.



Submitted for possible open access publication under the terms and conditions of the Creative Commons NonCommercial license <https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>