

СОЦИАЛЬНАЯ ПСИХОЛОГИЯ ОТНОШЕНИЙ

СОЦИАЛЬНО-ПСИХОЛОГИЧЕСКОЕ ОТНОШЕНИЕ ЧЕЛОВЕКА К БЕСПИЛОТНОМУ ТАКСИ

©2024 г. А.Ю. Саенко*, П.А. Кисляков**

*Аспирант, кафедра психологии, конфликтологии и бихевиористики, ФГБОУ ВО «РГСУ», 129226, г. Москва, ул. Вильгельма Пика, д. 4, стр. 1; e-mail: a.y.saenko@yandex.ru

**Доктор психологических наук, профессор, там же; e-mail: pack.81@mail.ru

DOI: 10.38098/ipran.sep_2024_33_1_05

Поступила в редакцию 07 августа 2023 г.

Аннотация. Технология беспилотного общественного транспорта активно разрабатывается и тестируется ведущими компаниями в различных странах, тем не менее она еще не получила широкого распространения и является технологией отдаленного будущего. Отношение к ней может проявляться в различных психологических явлениях – ожиданиях, представлениях, коллективных страхах и надеждах. В рамках настоящего исследования была предпринята попытка выявить направленность отношения людей к технологии беспилотного легкового такси в процессе ее внедрения в России, а также соотнести ее с социально-психологическими феноменами. Была проведена серия из пяти очных и одной онлайн групповых дискуссий. Участники исследования – российская выборка: 42 человека (60% женщин, 40% мужчин) от 19 до 70 лет ($M=31,09$; $SD=14,26$). Использовалась специально разработанная авторская анкета, направленная на изучение когнитивного, эмоционального и поведенческого компонентов отношения к технологии беспилотного такси. Были выделены направленности отношения людей к данной технологии, представляющие собой полярные комбинации, и делается вывод о том, что ожидания людей от данной технологии представлены преимущественно в когнитивном компоненте отношения. Отношение к технологии БА соотнесено с такими социально-психологическими феноменами как доверие людей миру, другим людям, себе, включенностью в обсуждение технологии беспилотного автомобиля, техническим мировоззрением, индивидуальным ценностным профилем и личностными чертами.

Ключевые слова: беспилотный автомобиль, общественный транспорт, новые технологии, искусственный интеллект, взаимодействие с техникой, коллективный образ будущего, психологическое отношение.

Человечество все больше насыщает себя автоматизированными помощниками – будь то уже привычные вещи (тостер, кофемашина, стиральная машина) или же более сложные технические устройства, использующие искусственный интеллект (ИИ), способные самостоятельно собирать, обрабатывать и анализировать информацию без вмешательства человека, воздействие которых «на общество трудно оценить» (Нестик, 2019, с. 106).

Актуальной становится проблема построения моделей взаимодействия человека с новыми технологиями (Ушаков, 2020) и выработки методов оценки их влияния на общество (Нестик, Журавлев, 2018). В массовом сознании отношение к новым технологиям формируется еще до их появления, под воздействием коллективных представлений об образе будущего, где особую роль приобретает принцип «самосбывающихся и самоотменяющихся пророчеств» (Журавлев, Нестик, 2019, с. 37).

Одной из стремительно развивающихся, но пока недоступных для широкого использования технологий, является технология полностью автономного автомобиля (далее также «БА»), способного «самостоятельно», без какого-либо вмешательства со стороны человека передвигаться по дорогам общего пользования. Технология беспилотного автомобиля представляет собой начало новой эпохи мобильности, и ее внедрение повлечет за собой существенные изменения в различных сферах деятельности общества (Waltermann, Henkel, 2023).

Для целей настоящего исследования под БА будет пониматься полностью беспилотное (5 уровень автоматизации согласно Распоряжению Правительства РФ от 25.03.2020 г. № 724-р.) легковое такси, предназначенное для движения по дорогам общего пользования без участия водителя.

Стоит отметить, что при контакте человека с техническими устройствами проявляются феномены, характерные для межличностной коммуникации, что

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

«создает условия для проявления социально-психологического отношения человека к технике» (Акимова, 2020, с. 8). Концепция психологического отношения разрабатывалась в трудах отечественных ученых А.Ф. Лазурского, В.Н. Мясищева, К.К. Платонова, Б.Ф. Ломова, Г.М. Андреевой, А.Л. Журавлева, В.П. Познякова.

В.Н. Мясищев отмечал, что отношение представляет собой систему «временных связей человека как личности-субъекта со всей действительностью или с ее отдельными сторонами» (Мясищев, 1960, с.150), характеризующихся сознательностью, целостностью, избирательностью, которые основаны на опыте человека. Отношение, согласно концепции Мясищева, включает в себя три компонента: оценочный, эмоциональный и конативный. Отношение обнаруживает себя как «своеобразная predisposition, предрасположенность к каким-то объектам, которая позволяет ожидать раскрытия себя в реальных актах действия» (Андреева, 2001, с. 332). При этом доминирующим отношением, сущностью активности в отношении тех или иных объектов является направленность личности (Позняков, 2016, 2017). Направленность, как и отношение, является предрасположенностью личности к определенным действиям в различных ситуациях и во взаимодействии с различными объектами, затрагивающей всю сферу жизнедеятельности (Андреева, 2001).

Изучению проблемы социально-психологического отношения к новым технологиям посвящены работы А.Б. Купрейченко, А.Ю. Акимовой, А.А. Обознова, Т.А. Нестика, А.Л. Журавлева, А.А. Войскунского, Г.У. Солдатовой, Т.В. Дробышевой и др.

Отношение к новым технологиям, чувства к ним связаны с различными социально-психологическими феноменами, проявляющихся в ожиданиях, представлениях, страхах, надеждах, тревогах, нормах, направленных на регулирование процесса использования технологий (Нестик, Журавлев, 2018).

В структуре отношения к новым технологиям выделяется когнитивный, эмоционально-оценочный, поведенческий и мировоззренческий компоненты (там же). Выявлены культурные различия в отношении к технологиям ИИ (Atwal et al, 2021; Патраков и др., 2022). Подчеркивается связь отношения к новым технологиям и технологиям ИИ с личностными характеристиками, техническим мировоззрением, совместным обсуждением образа будущего (Нестик, Журавлев, 2018; Нестик, 2020). Впервые именно в рамках отечественной психологии социально-психологические феномены доверия и недоверия технике изучаются как самостоятельные понятия, выделяются критерии и элементы доверия и недоверия техническим системам (Акимова, 2020; Akimova, Oboznov, 2022). Изучаются особенности проявления феноменов сверхдоверия и сверхнедоверия при взаимодействии специалиста с интерфейсом ИИ, представляющие собой субъективную уверенность оператора (не имеющую под собой должного основания) в достоверности или недостоверности информации (Обознов и др., 2021).

Существующие исследования в области изучения отношения к БА сосредоточены в основном на изучении принятия данной технологии потребителем (в т.ч. потенциальным), направлены на повышение готовности потребителя приобрести и использовать беспилотный транспорт (Waltermann, Henkel, 2023). Однако необходимо учитывать мнение не только потенциальных потребителей, но и отношение различных социальных групп, которые фактически будут разделять пространство с такой технологией (например, пешеходы, велосипедисты, мотоциклисты) (Cohen et al., 2020). Смещение акцента исследований с потребителя на отношение общества и различных групп к БА будет способствовать формированию более социально приемлемого образа автономного транспорта (Milakis, Müller, 2021). При этом в русле социальной психологии одной из основных проблем при изучении отношения

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

человека к БА является построение эффективного взаимодействия, так, чтобы технология не вызывала опасений у людей, являющихся активными участниками процесса становления и развития технологий (Руденко, 2019). Следует подчеркнуть важность привлечения инженерных психологов еще на этапе проектирования автоматике транспортных средств с целью снижения возможных психологических уязвимостей, проявляющихся в недоверии (фрустрация потребности в безопасности, непредсказуемость технологий, негативные эмоции и др.) или сверхдоверии (беспечность, пассивность, ослабление контроля) (Бессонова и др., 2021).

Между тем, недостаточно изученной остается проблема направленности отношения людей к технологии беспилотного такси и ее связи с социально-психологическими феноменами. Было сделано *предположение*, что отношение людей к технологии БА как технологии будущего включает в себя когнитивный, эмоциональный, а также поведенческий компоненты и соотносится с личностными особенностями, техническим мировоззрением, доверием/ недоверием личности себе, миру и другим людям, а также включенностью личности в процесс обсуждения технологий.

Цель исследования была сформулирована следующим образом: выделить и проанализировать направленность отношения людей к технологии беспилотного такси, на текущем этапе ее развития в России, а также проанализировать ее соотношение с личностными особенностями, техническим мировоззрением, доверием/ недоверием личности себе, миру и другим людям, а также включенностью в процесс обсуждения технологий.

Для реализации вышеуказанной цели были поставлены следующие *задачи*:

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

1) Выделить направленности отношения людей к технологии БА на современном этапе ее развития в России, а также проанализировать их, исходя из трехкомпонентной структуры отношения;

2) Соотнести направленность отношений к БА с личностными особенностями, техническим мировоззрением, доверием/ недоверием личности себе, миру и другим людям, а также включенностью в процесс обсуждения технологий.

Объект – отношение людей к технологии беспилотного такси на текущем этапе ее развития в России.

Предмет – направленность социально-психологического отношения людей к технологии БА и ее соотношение с социально-психологическими феноменами.

МЕТОДИКА

Для реализации первой задачи эмпирического исследования аналогично предыдущим работам, посвященным изучению отношения людей к технологии БА (Etminani-Ghasrodashti et al., 2021; Chng et al., 2023), использовался метод групповых дискуссий. Была проведена серия из 6 групповых дискуссий (5 очных с жителями Москвы и 1 онлайн с жителями Иваново).

В дискуссиях приняло участие 42 человека в возрасте от 19 до 70 лет ($M_{\text{возр}}=31,09$; $SD=14,26$), 8-6 человек в каждой группе. Из 42 респондентов участвовало 60% женщин и 40% мужчин. Респонденты набирались случайно из числа студентов, аспирантов и сотрудников Российского государственного социального университета, Ивановского государственного университета, Московского государственного строительного университета.

Период проведения: с 15 февраля 2023 г. по 31 марта 2023 г. Все респонденты пользовались услугами «обычного» такси, но ни у одного

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

участника не было опыта использования беспилотного такси. Для проведения дискуссий была разработана анкета, которая строилась исходя из трехкомпонентной структуры психологического отношения (когнитивного, эмоционального и поведенческого компонентов). Участникам было предложено в свободной форме ответить на следующие вопросы:

«Что Вы знаете о беспилотном такси?» (когнитивный компонент);

«Какие чувства Вы бы испытывали, если бы за Вами приехало беспилотное такси?» (эмоциональный компонент);

«Как бы Вы поступили, если бы за Вами приехало беспилотное такси?» (поведенческий компонент);

«Готовы ли Вы использовать в повседневной жизни беспилотное такси?» (общая оценка готовности использовать БА).

Для уточнения ответов на вопросы и фиксирования высказанных мнений во время групповой дискуссии осуществлялась аудиозапись, о чем участники предварительно были уведомлены. Респондентам была гарантирована анонимность высказанных мнений, а также их использование в обобщенном виде, исключительно в целях исследования. С помощью контент-анализа ответов участников исследования были выделены направленности отношений к технологии БА.

Для реализации второй задачи исследования предпринималась попытка связать направленность с социально-психологическими феноменами доверия/недоверия личности себе, миру и другим людям, личностными особенностями, техническим мировоззрением, а также включенностью в процесс обсуждения технологий.

РЕЗУЛЬТАТЫ И ИХ ОБСУЖДЕНИЕ

Для уточнения когнитивного аспекта отношения людей к технологии беспилотного такси, респондентам было предложено рассказать о том, что они знают о данной технологии. Большинство респондентов отметили невысокую осведомленность о таких машинах, исходя из сведений, полученных в социальных сетях (52%), литературе и кинематографе (31%), средствах массовой информации – газеты, журналы (12%), а также от друзей и знакомых (5%). Респонденты связывали свои положительные ожидания от технологии БА с возможностью повышения безопасности дорожного движения (*«Человек далеко не совершенное существо и преимущество этих машин, в том, что они будут ездить по правилам»*, Е., 19 л.), исключения негативных «человеческих» качеств (*«Люди часто отвлекаются от дороги, садятся за руль пьяные»*, Е., 19 л.).

Среди возможных опасений отмечались неготовность дорожной инфраструктуры к использованию БА (*«Инфраструктура пока не готова для беспилотных такси»*, А., 60 л.), отсутствие у БА положительных «человеческих» качеств (*«Водитель может помочь погрузить багаж, а в беспилотном такси уже некому»*, М., 21 г.), несовершенство алгоритмов работы БА, отсутствие массового опыта использования БА в России, отсутствие законодательного регулирования.

Далее участникам было предложено ответить на вопрос о том, какие бы чувства (эмоциональный компонент) они ощутили, если к ним приехало беспилотное такси. Преобладающим было чувство удивления (36%), а также недоверия (26%) и интереса (9%). Примечательно, что 17 респондентов ($M_{\text{возр}}=21,47$; $SD=1,94$) указали, что восприняли бы для себя такую ситуацию как новый, удивительный и запоминающийся опыт, при этом отмечая и поведенческие реакции (*«Я бы удивился и сфотографировался, показать*

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

родным», Э., 24 г.). Позитивные эмоции респонденты связывали с улучшением контроля дорожной ситуации («Мне нравится машины с ИИ - всегда ездят правильно», Е., 19 л.), повышением комфорта передвижения («Я бы чувствовала себя комфортнее, неприятно, когда водители включают видеосвязь», Л., 21 г.), улучшением социально-экономического состояния («Положительные чувства – могла бы появиться более квалифицированная работа», Н., 43 г.), а отрицательные - с неуверенностью в корректности работы БА («Пугает то, как машина будет контролировать дорогу», А., 19 л.), риском ухудшения социально-экономической обстановки («Меня смущает факт потери работы у водителей», Д., 20 л.), отсутствием положительного «человеческого» фактора («Чувство – как будто я пришла в гости, а дома никого нет, Д., 22 г.) наличием негативной информации («Был бы шокирован - слышал в новостях, что машина разогналась, сбила пешеходов», М., 24 г.), неготовностью среды, в которой будут использоваться БА («Меня бы это насторожило, учитывая беспорядок, который творится на дорогах», Л., 35 л.).

Далее респондентам было предложено ответить на вопрос, направленный на изучение поведенческого компонента. Свою готовность воспользоваться в первый раз услугами беспилотного такси отметили 50% респондентов ($M_{\text{возр}}=21,95$, $SD=3,09$), указывая на положительную информационную составляющую («Доверяю брендам, поехала бы», С., 19 л.), большую уверенность в способности ИИ контролировать дорогу лучше, чем водитель («Поехала бы, водителям сейчас не особенно доверяешь» Л., 21 г.), готовность дорожных условий и возможность адаптироваться к использованию БА («Поехал бы, в большом городе хорошие дороги, к такой машине всем проще адаптироваться», Е., 33 г.), готовность взаимодействовать с ИИ («С машиной нет недопонимания, ты сказал ей команду - она выполнила, с человеком такого нет», А. 22 г.).

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

В свою очередь, половина респондентов выразили неготовность воспользоваться БА ввиду отсутствия положительных «человеческих» качеств («Отказалась бы – таксист знает куда ехать, может помочь при необходимости», М., 21 г.), возможных негативных социально-экономических последствий («Не поеду – куда пойдут безработные?» А., 41 г.), наличия негативной информации, отсутствия дорожной инфраструктуры.

На следующем этапе при ответе на вопрос о готовности использовать БА в повседневной жизни половина респондентов ($M_{\text{возр}}=40,90$; $SD=14,55$), которые выразили неготовность воспользоваться услугами БА также указали на нежелание использовать беспилотное такси в повседневной жизни. Причинами отказа послужили относительно схожие с причинами отрицательного аспекта отношения технологии БА: отсутствие уверенности в безопасности, низкая информированность, недоверие разработчикам, технопессимизм, высокая стоимость. Кроме того, было указано категорическое нежелание использовать БА, без указания определенных причин («Использовать беспилотник вообще не готова. Лучше буду на повозке ездить» М., 42 г.). 12% респондентов ($M_{\text{возр}}=20,2$; $SD=1,30$) выразили готовность использовать БА ввиду стремления к получению удовольствия, отсутствия опыта вождения («У меня достаточно рассеянное внимание и еще один интеллект не мешает в машине», Ю., 21 г.), интроверсии, открытости новому и стремлением к восхищению («Было бы очень интересно, похвасталась бы друзьям, что езжу на такой машине», А., 22 г.), что соответствует причинам положительного аспекта отношения к технологии БА, указываемыми респондентами при ответах на ранее заданные вопросы. Между тем, 38% респондентов ($M_{\text{возр}}=21,63$; $SD=1,89$) затруднялись ответить на вопрос о готовности использовать БА в повседневной жизни, при этом именно данные участники ранее отмечали готовность воспользоваться услугами БА. Сомнения респондентов были вызваны неуверенностью в

способности БА справиться с любыми дорожными ситуациями (включая дилемму выбора жизни пассажира и пешехода), возможной высокой стоимостью поездки, отсутствием необходимой инфраструктуры (в том числе законодательного регулирования).

Далее с помощью контент-анализа были выделены направленности отношений к технологии БА – отношение к среде эксплуатации БА; отношение к информационной составляющей; отношение к безопасности и защищенности алгоритмов БА; отношение к социально-экономическим последствиям; отношение к наличию у БА «человеческих» качеств. Примечательно, что направленность отношений может быть представлена как условная шкала с двумя полюсами, одна сторона которой может быть охарактеризована как открытое и позитивное отношение, а другая ее противоположность – закрытое и негативное отношение. Как и в любом психологическом отношении, было выделено три компонента – когнитивный (представление о возможностях и ограничениях технологии БА), эмоциональный (наличие или отсутствие сомнений и тревоги по поводу ожиданий от технологии БА), поведенческий (готовность или неготовность к взаимодействию и использованию БА) (Акимова, 2020). Результаты контент-анализа ответов респондентов представлены в таблице 1.

Таблица 1.

Направленности отношений к технологии БА.

Направленности отношений				
Отношение к среде эксплуатации БА				
	Положительный аспект	Кол-во (n=42)	Отрицательный аспект	Кол-во (n=42)
К	Представления о готовности дорожной и законодательной инфраструктуры	3	Представления о неготовности дорожной и законодательной инфраструктуры	11

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

Направленности отношений				
Э	Уверенность в готовности дорожной и законодательной инфраструктуры	1	Неуверенность в готовности дорожной и законодательной инфраструктуры	5
П	Готовность к взаимодействию с БА, при имеющейся дорожной и законодательной инфраструктуре	2	Неготовность к взаимодействию с БА, при имеющейся дорожной и законодательной инфраструктуре	4
Отношение к информационной составляющей				
	Положительный аспект	Кол-во (n=42)	Отрицательный аспект	Кол-во (n=42)
К	Представления о положительных отзывах и опыте эксплуатации БА	3	Представления об отрицательных отзывах и опыте эксплуатации БА	5
Э	Уверенность ввиду наличия положительных отзывов и опыта эксплуатации БА	2	Неуверенность ввиду отсутствия положительных отзывов и опыта эксплуатации БА	1
П	Готовность к взаимодействию с БА ввиду положительных отзывов и опыта эксплуатации	1	Неготовность к взаимодействию с БА ввиду отрицательных отзывов и опыта эксплуатации	2
Отношение к безопасности и защищенности алгоритмов БА				
	Положительный аспект	Кол-во (n=42)	Отрицательный аспект	Кол-во (n=42)
К	Представления о способности БА справиться с любой ситуацией	6	Представления о неспособности БА справиться с любой ситуацией	14
Э	Уверенность в способности БА справиться с любой ситуацией	4	Неуверенность в способности БА справиться с любой ситуацией	8
П	Готовность к взаимодействию ввиду способности БА справиться с любой ситуацией	4	Неготовность к взаимодействию ввиду неспособности БА справиться с любой ситуацией	5
Отношение к социально-экономическим последствиям				
	Положительный аспект	Кол-во (n=42)	Отрицательный аспект	Кол-во (n=42)
К	Представления о возможности возникновения новых рабочих мест и сокращения расходов после внедрения БА	4	Представления о рисках утраты рабочих мест и увеличении расходов после внедрения БА	6
Э	Уверенность в возможности возникновения новых рабочих мест и сокращения расходов после внедрения БА	2	Обеспокоенность относительно риска утраты рабочих мест и увеличения расходов после внедрения БА	2
П	Готовность к взаимодействию ввиду возможности возникновения новых рабочих мест и сокращения расходов после внедрения БА	1	Неготовность к взаимодействию ввиду риска утраты рабочих мест и увеличения расходов после внедрения БА	3

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

Направленности отношений				
Отношение к отсутствию у БА положительных/отрицательных «человеческих» качеств				
	Положительный аспект	Кол-во (n=42)	Отрицательный аспект	Кол-во (n=42)
К	Представления об отсутствии у БА отрицательных «человеческих» качеств	7	Представления об отсутствии у БА положительных «человеческих» качеств	9
Э	Уверенность в отсутствии у БА отрицательных «человеческих» качеств	3	Обеспокоенность ввиду отсутствия у БА положительных «человеческих» качеств	5
П	Готовность к взаимодействию ввиду отсутствия у БА отрицательных «человеческих» качеств	4	Неготовность к взаимодействию ввиду отсутствия у БА положительных «человеческих» качеств	5

Примечание: К – Когнитивный компонент; Э – Эмоциональный компонент; П – Поведенческий компонент.

Наиболее часто респонденты связывали отрицательный аспект отношения к технологии БА с отношением к безопасности и защищенности алгоритмов БА, а также отношением к среде эксплуатации, а положительный аспект – с отношением к отсутствию у БА отрицательных «человеческих» качеств и отношением к безопасности и защищенности алгоритмов БА. В целом полученные результаты согласуются с результатами проведенных ранее исследований (Raj et al., 2020; Wishart et al., 2023), однако дополняют их с точки зрения выделения обратного (положительного) полюса отношения к БА.

Также предпринята попытка проанализировать выявленную направленность, исходя из трехкомпонентной структуры психологического отношения. Примечательна обеспокоенность респондентов отсутствием у БА качеств, присущих человеку (оказание помощи с багажом, в непредвиденной ситуации, возможность поддержать диалог), что подчеркивает не только более рациональный, но и дружелюбный настрой в отношении водителя-человека. В недавних исследованиях (Waltermann, Henkel, 2023) показатель морального

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

алгоритма работы ИИ включал в себя сравнение этического поведения между водителем-человеком и беспилотным транспортом в ситуации дилеммы – насколько морально верным будет то решение, которое примет роботизированный автомобиль по сравнению с человеком. В нашем исследовании примечательно более выраженное сравнение машины, лишенной негативных «человеческих» качеств, и человека, обладающего положительными «человеческими» качествами. Стоит отметить, что ожидания респондентов от технологии БА находят отражение в когнитивном компоненте отношения к данной технологии значительно чаще, чем в эмоциональном и поведенческом компонентах. Относительно схожая ситуация наблюдалась в соотнесении понятий доверия и недоверия – именно в части когнитивного компонента значительно чаще эти два понятия представляются разными феноменами, нежели в части эмоционального и поведенческого компонентов (Акимова, 2018). Можно предположить, что отношение к БА формируется в русле когнитивного компонента, отражающего представления людей о возможностях и ограничениях новой технологии.

Для реализации второй задачи исследования с помощью контент-анализа ответы респондентов были соотнесены с социально-психологическими феноменами доверия/ недоверия личности себе, миру и другим людям, личностными особенностями, техническим мировоззрением, а также включенностью в процесс обсуждения технологий. Так, можно наблюдать особенности в ценностных ожиданиях респондентов от технологии БА. Более молодые респонденты в качестве причин положительных ожиданий называли гедонистическую мотивацию, интерес к новому опыту и стремление к самоутверждению, тогда как более старшие респонденты, отмечая неготовность использовать БА, указывали на сомнение в способности БА справиться с дорожной ситуацией и ее безопасности. Вероятно, такие различия

могут быть связаны с различными ожиданиями от технологии БА в том числе ввиду отличий в ценностном профиле респондентов, однако данное предположение является гипотезой, требующей проверки при последующих исследованиях, с привлечением более широкой выборки и выделения разных возрастных групп.

Важно также подчеркнуть аспект информированности – желание респондентов услышать отзывы других, сформировать общественное мнение. Отношение к новым технологиям формируется в том числе под влиянием обсуждения образа будущего в различных сообществах, включая онлайн сообщества, при этом «выключенность» из процесса обмена мнениями и опытом снижает возможность человека по построению приемлемого образа нового технического устройства (Нестик, Журавлев, 2018). Это подтверждают и полученные результаты, поскольку именно социальные сети респонденты указывали наиболее часто как источник получения информации о БА. Следует отметить важность формирования рациональных ожиданий от технологии БА, поскольку с одной стороны отстраненность от обсуждения технологии затрудняет данный процесс, с другой – обсуждение гипотетического отрицательного облика будущей технологии в сетевых сообществах может способствовать переходу «гипотезы» в доказанный факт (там же), с учетом непропорционального освещения в СМИ статистических данных о количестве аварий, произошедших с участием обычных автомобилей и БА (Shariff et al., 2017). Это также может объяснять возможную причину возникших сомнений у респондентов по поводу готовности использовать БА в повседневной жизни, поскольку у них была возможность ознакомиться с отрицательным мнением других респондентов.

Также можно выделить связь с мировоззренческим отношением к технологиям – технопессимизм, технофилию и технофобию. Респонденты

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

отмечали пессимистичный настрой в отношении БА (утрата рабочих мест, негативное влияние технологий на общество), а также категоричный отказ использовать технологию БА, без строгой мотивации, что возможно может быть связано с технофобией и сверхнедоверием применительно к БА. Данный вывод согласуется с результатами исследований, в рамках которых было выявлено отрицательное влияние технофобии на положительную оценку технологий ИИ (Нестик, Журавлев, 2018). Стоит также отметить ожидания молодых респондентов от технологии БА, связанные с возможностью заниматься сторонними делами во время поездки, уснуть, включить любимую музыку, которые могут быть связаны не только с гедонистической мотивацией, но и сверхдоверием автоматике (Бессонова, 2021) и технофилией (Нестик, Журавлев, 2018). Это также соотносится с зарубежными исследованиями, выявившими склонность к злоупотреблению функцией автопилота в автомобиле (Bradley, 2016).

Можно также наблюдать связь с такими социально-психологическими феноменами как доверие себе, другим и миру. Так, респонденты отмечали недоверие себе в вопросах управления транспортным средством и, как следствие, более положительно отношение к БА, являющейся «еще одним интеллектом». Примечательна также особенность доверия разработчикам, которое может носить прямо противоположный характер – высокое доверие разработчикам и готовность взаимодействовать с беспилотным такси и наоборот низкое доверие людям, которые разрабатывали данную технологию, и неготовность использовать БА, что подчеркивает наличие особенностей в доверии себе, другим людям и миру при взаимодействии с техникой. Данный вывод соответствует результатам исследований, в рамках которых были выявлены особенности проявления доверия и недоверия себе, миру, другим людям при взаимодействии человека с техникой (Акимова, Обознов, 2016;

Акимова, 2020), однако дополняют их с точки зрения проявления особенности в отношении будущей технологии и ожиданий от нее. В качестве направления дальнейших исследований целесообразно включить данные переменные для выявления особенностей отношения людей к данной технологии в зависимости от уровня доверия себе, другим людям и миру.

ЗАКЛЮЧЕНИЕ

Внедрение технологии беспилотного автомобиля сопровождается опасениями, связанными с риском изменений социального характера в экономике, практике использования автомобилей, инфраструктуре (Waltermann, Henkel, 2023). Автономный транспорт пока еще не доступен для широкого использования и социально-психологическое отношение к БА может искажаться под действием не всегда обоснованных коллективных представлений о последствиях внедрения новых технологий и их влиянии на общество (Журавлев, Нестик, 2019).

В ходе исследования была выделена направленность отношения людей к технологии БА, представляющая собой полярные комбинации. Направленность раскрывается в отношении людей к среде эксплуатации БА; информационной составляющей; безопасности и защищенности алгоритмов БА; социально-экономическим последствиям; отсутствию у БА положительных/отрицательных «человеческих» качеств. При этом ожидания людей от данной технологии представлены преимущественно в когнитивном компоненте отношения, чем эмоциональном и поведенческом. Кроме того, направленность была соотнесена с такими социально-психологическими феноменами как доверие людей миру, другим людям, себе, сверхдоверием и сверхнедоверием, включенностью в обсуждение технологии беспилотного

автомобиля, техническим мировоззрением, индивидуальным ценностным профилем и личностными чертами.

Преимущества от использования беспилотного транспорта оцениваются людьми с различных позиций – их ожидания могут отличаться от тех, которые были задуманы разработчиками данной технологии. К примеру, исключение «человеческого фактора» оценивается как с положительной, так и с отрицательной точек зрения. Наблюдаются противоположные точки зрения – с одной стороны БА ассоциируется с возможностью возникновения новых рабочих мест, обеспечить высокую безопасность дорожного движения, с другой – возможным сокращением рабочих мест, повышенной аварийностью ввиду несовершенства технологий. Это подчеркивает амбивалентный и противоречивый характер ожиданий от БА, что характерно в отношении инновационных технологий (Нестик, Журавлев, 2018).

В теории потребностей А. Маслоу стремление к привычному и известному является проявлением потребности человека в безопасности. Возможно, негативные мнения, носящие не всегда рациональный характер, но отрицающие неизвестное, будут приниматься легче, поскольку с одной стороны соответствуют потребности в безопасности, а с другой – могут быть обусловлены культурными особенностями. Так, результаты опросов «Всемирный обзор ценностей» и «Европейское социальное исследование», показали, что для россиян безопасность важнее других ценностей, осторожность для нас типична больше, чем жителям других европейских стран (Кисляков и др., 2022).

Между тем, необходимо учитывать и обратную сторону отношения к БА. Различные опасения и страхи применительно к БА обусловлены не только лишь иррациональным страхом, но и ожиданиями от данной технологии. При этом в отношении к БА может возникать феномен сверхдоверия, который

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

приводит к завышению ожиданий и более легкой потере доверия, если такие ожидания не были оправданы (Нестик, Журавлев, 2018, Обознов и др., 2021). Важно обеспечить психологический баланс между сверхдоверием, когда человек чрезмерно полагается на решения, принимаемые алгоритмами БА, и иррациональным страхом в отношении новой технологии, способным приобрести характер фобии. Выявленные направленности, характеризующие ожидания людей от будущей технологии, могут служить ориентиром для дальнейшей работы на этапе проектирования технологии БА и ее непосредственного внедрения для разработчиков и инженерных психологов, с целью минимизации возможных психологических уязвимостей (Бессонова, 2021). Полученные результаты могут быть использованы социальными психологами для целей изучения социально-психологического отношения людей и их ожиданий от будущей технологии. Кроме того, результаты исследования могут быть рассмотрены как перспективные с точки зрения разработки новых моделей исследования факторов и механизмов отношения к будущим технологиям у разных социальных групп.

Таким образом, подтвердилась гипотеза о том, что отношение людей к технологии БА как технологии будущего включает в себя когнитивный, эмоциональный, а также поведенческий компоненты и соотносится с личностными особенностями, техническим мировоззрением, доверием/недоверием личности себе, миру и другим людям, а также включенностью личности в процесс обсуждения технологий.

Ограничения этого исследования связаны с размером выборки, неравномерным распределением количества респондентов, а также ограниченной территорией проведения исследования (большинство респондентов проживают на территории мегаполиса, где активно тестируется

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

технология БА). В перспективе выборка может быть расширена, с включением жителей менее крупных городов.

СПИСОК ЛИТЕРАТУРЫ

- Акимова А.Ю.* Типология доверия и недоверия человека технике // Мир науки. 2018. Т. 6. № 2. С. 63. / URL: <https://mir-nauki.com/PDF/29PSMN218.pdf> (дата обращения: 10.07.2023).
- Акимова А.Ю.* Доверие и недоверие человека технике: Социально-психологический подход. М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2020.
- Акимова А.Ю., Обознов А.А.* Доверие и недоверие человека технике // Психологический журнал. 2016. Т. 37. № 6. С. 56-69.
- Андреева Г.М.* Социальная психология: Учеб. пособие для студентов вузов // М.: Аспект пресс, 2001.
- Бессонова Ю.В., Обознов А.А., Занковский А.Н., Акимова А.Ю.* Психологические уязвимости использования автоматизированных систем помощи водителям // Организационная психология и психология труда. 2021. Т. 6. № 3. С. 38-77. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2021_20_3_003.
- Журавлев А.Л., Нестик Т.А.* Социально-психологические последствия внедрения новых технологий: перспективные направления исследований // Психологический журнал. 2019. Т. 40. № 5. С. 35-47. DOI: 10.31857/S020595920006074-7.
- Кисляков П.А., Меерсон А.Л.С., Шмелева Е.А.* Общество риска, VUCA-мир и BANI-мир: угрозы психологической безопасности или возможности для развития // Трансмиссия культурного опыта и социальных практик в эпоху транзитивности: Сборник материалов Международной научно-практической конференции, Ижевск, 15-18 ноября 2022 г. / Науч. ред. О.В. Кожевникова, В.Ю. Хотинец. Ижевск: УдГУ. 2022. С. 181-182.
- Мясищев В.Н.* Личность и неврозы. Ленинград: Изд-во Ленинградского университета, 1960.
- Нестик Т.А.* Искусственный интеллект как когнитивный протез. Трансформация образов будущего // Образовательная политика. 2019. № 4(80). С. 104-117.
- Нестик Т. А.* Отношение к новым технологиям и ценностные ориентации россиян // Институт психологии Российской академии наук. Организационная психология и психология труда. 2020. Т. 5. № 4. С. 54-82. DOI 10.38098/ipran.opwp.2020.17.4.003.
- Нестик Т.А., Журавлев А.Л.* Психология глобальных рисков // М.: Изд-во «Институт психологии РАН», 2018.

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

- Обознов А.А., Акимова А.Ю., Рунец О.В.* Феномены сверхдоверия и сверхнедоверия оператора к интерфейсу «человек - искусственный интеллект» // Организационная психология и психология труда. 2021. Т. 6. № 2. С. 4-20. DOI: 10.38098/ipran.opwr_2021_19_2_001.
- Патраков Э.В., Сабо Ч.М., Батурина Л.И., Фрогери Р.Ф., Нестик Т.А., Камнос Ф.Л.С.* Отношение к технологическим инновациям: кросскультурное исследование // Психология человека в образовании. 2022. Т. 4. № 4. С. 459-474. DOI: 10.33910/2686-9527-2022-4-4-459-474.
- Позняков В.П.* Психологические отношения человека: история развития и современное состояние исследований // Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. 2016. Т. 1. № 3(3). С. 24-47. / URL: <http://soc-econom-psychology.ru/engine/documents/document255.pdf> (дата обращения: 12.12.2023).
- Позняков В.П.* Психологические отношения человека: современное состояние исследований и перспективы развития концепции // Институт психологии Российской академии наук. Социальная и экономическая психология. 2017. Т. 2. № 2(6). С. 6-30. / URL: <http://soc-econom-psychology.ru/engine/documents/document344.pdf> (дата обращения: 12.12.2023).
- Руденко Н.И.* Социальные исследования беспилотных автомобилей: теоретический обзор // Журнал социологии и социальной антропологии. 2019. 22(6). С. 123-149. DOI: 10.31119/jssa.2019.22.6.8.
- Ушаков Д.В.* На пути к целостному видению человека // Психология. Журнал Высшей школы экономики. 2020. 17(4). С. 617-629. DOI: 10.17323/1813-8918-2020-4-617-629.
- Akimova A.Yu., Oboznov A.A.* The Psychological Space of Professionals' Trust and Distrust in Socio-Technical Systems // Psychology in Russia: State of the Art. 2022. V. 15. № 1. P. 20-34. DOI: 10.11621/pir.2022.0102.
- Atwal G., Bryson D., Williams A.* An exploratory study of the adoption of artificial intelligence in Burgundy's wine industry // Strategic Change-Brief. Entrepreneurial Finance. 2021. V. 30. Is. 3. P. 299-306. DOI: 10.1002/jsc.2413.
- Bradley R.* Tesla autopilot: The electric-vehicle maker sent its cars a software update that suddenly made autonomous driving a reality (10 breakthrough technologies) // Mit Technology Review. 2016. 119(2). 62. / URL: <https://cdn.technologyreview.com/s/600772/10-breakthrough-technologies-2016-tesla-autopilot/> (date of issue: 08.06.2023).
- Chng S., Plananska J., Cheah L.* Comparison of travel attitude study methods using online tools: The case of understanding public acceptance of autonomous vehicles // Transportation Research Interdisciplinary Perspectives. 2023. 20. 100847. DOI: 10.1016/j.trip.2023.100847.

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

- Cohen T., Stilgoe J., Stares S., Akyelken N., Cavoli C., Day J., Wigley E.* A constructive role for social science in the development of automated vehicles // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. 6. 100133. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100133.
- Etmnani-Ghasrodashti R., Patel R.K., Kermanshachi S., Rosenberger J.M., Weinreich D., Foss A.* Integration of shared autonomous vehicles (SAVs) into existing transportation services: A focus group study // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2021. 12. 100481. DOI: 10.1016/j.trip.2021.100481.
- Milakis D., Müller S.* The societal dimension of the automated vehicles transition: Towards a research agenda // *Cities*. 2021. 113. 103144. DOI: 10.1016/j.cities.2021.103144.
- Raj A., Kumar J.A., Bansal P.* A multicriteria decision making approach to study barriers to the adoption of autonomous vehicles // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2020. 133. 122-137. DOI: 10.1016/j.tra.2020.01.013.
- Shariff A., Bonnefon J.-F., Rahwan I.* Psychological roadblocks to the adoption of self-driving vehicles // *Nature Human Behaviour*. 2017. 1(10). P. 694-696. DOI: 10.1038/s41562-017-0202-6.
- Waltermann J., Henkel S.* Public discourse on automated vehicles in online discussion forums: A social constructionist perspective // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2023. 17. Article number: 100743. DOI: 10.1016/j.trip.2022.100743.
- Wishart D., Weaver S., Apuli A.* Autonomous vehicles: What are your intentions? // *Transportation Research. Part F: Psychology and Behaviour*. 2023. 99. P. 450-459. DOI: 10.1016/j.trf.2023.08.011.

BIBLIOGRAFICHESKIJ SPISOK

- Akimova A.YU. Tipologiya doveriya i nedoveriya cheloveka tekhnike // *Mir nauki*. 2018. T. 6. № 2. S. 63. / URL: <https://mir-nauki.com/PDF/29PSMN218.pdf> (data obrashcheniya: 10.07.2023).
- Akimova A.YU. Doverie i nedoverie cheloveka tekhnike: Social'no-psihologicheskij podhod. M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN», 2020.
- Akimova A.YU., Oboznov A.A. Doverie i nedoverie cheloveka tekhnike // *Psihologicheskij zhurnal*. 2016. T. 37. № 6. S. 56-69.
- Andreeva G.M. Social'naya psihologiya: Ucheb. posobie dlya studentov vuzov // M.: Aspekt press, 2001.
- Bessonova YU.V., Oboznov A.A., Zankovskij A.N., Akimova A.YU. Psihologicheskie uyazvimosti ispol'zovaniya avtomatizirovannyh sistem pomoshchi voditelyam// *Organizacionnaya psihologiya i psihologiya truda*. 2021. T. 6. № 3. S. 38-77. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2021_20_3_003.

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

- ZHuravlev A.L., Nestik T.A. Social'no-psihologicheskie posledstviya vnedreniya novyh tekhnologij: perspektivnye napravleniya issledovanij // Psihologicheskij zhurnal. 2019. T. 40. № 5. S. 35-47. DOI: 10.31857/S020595920006074-7.
- Kislyakov P.A., Meerson A.L.S., SHmeleva E.A. Obshchestvo riska, VUCA-mir i BANI-mir: ugrozy psihologicheskoy bezopasnosti ili vozmozhnosti dlya razvitiya // Transmissiya kul'turnogo opyta i social'nyh praktik v epohu tranzitivnosti: Sbornik materialov Mezhdunarodnoj nauchno-prakticheskoy konferencii, Izhevsk, 15-18 noyabrya 2022 g. / Nauch. red. O.V. Kozhevnikova, V.YU. Hotinec. Izhevsk: UdGU. 2022. S. 181-182.
- Myasishchev V.N. Lichnost' i nevrozy. Leningrad: Izd-vo Leningradskogo universiteta, 1960.
- Nestik T.A. Iskusstvennyj intellekt kak kognitivnyj protez. Transformaciya obrazov budushchego // Obrazovatel'naya politika. 2019. № 4(80). S. 104-117.
- Nestik T. A. Otnoshenie k novym tekhnologiyam i cennostnye orientacii rossiyan // Institut psihologii Rossijskoj akademii nauk. Organizacionnaya psihologiya i psihologiya truda. 2020. T. 5. № 4.S. 54-82. DOI 10.38098/ipran.opwp.2020.17.4.003.
- Nestik T.A., ZHuravlev A.L. Psihologiya global'nyh riskov // M.: Izd-vo «Institut psihologii RAN», 2018.
- Oboznov A.A., Akimova A.YU., Runec O.V. Fenomeny sverhdoveryiya i sverhnedoveriya operatora k interfejsu «chelovek - iskusstvennyj intellekt» // Organizacionnaya psihologiya i psihologiya truda. 2021. T. 6. № 2. S. 4-20. DOI: 10.38098/ipran.opwp_2021_19_2_001.
- Patrakov E.V., Sabo CH.M., Baturina L.I., Frogeri R.F., Nestik T.A., Kampos F.L.S. Otnoshenie k tekhnologicheskim innovaciyam: krosskul'turnoe issledovanie // Psihologiya cheloveka v obrazovanii. 2022. T. 4. № 4. S. 459-474. DOI: 10.33910/2686-9527-2022-4-4-459-474.
- Poznyakov V.P. Psihologicheskie otnosheniya cheloveka: istoriya razvitiya i sovremennoe sostoyanie issledovanij // Institut psihologii Rossijskoj akademii nauk. Social'naya i ekonomicheskaya psihologiya. 2016. T. 1. № 3(3). S. 24-47. / URL: <http://soc-econom-psychology.ru/engine/documents/document255.pdf> (data obrashcheniya: 12.12.2023).
- Poznyakov V.P. Psihologicheskie otnosheniya cheloveka: sovremennoe sostoyanie issledovanij i perspektivy razvitiya koncepcii // Institut psihologii Rossijskoj akademii nauk. Social'naya i ekonomicheskaya psihologiya. 2017. T. 2. № 2(6). S. 6-30. / URL: <http://soc-econom-psychology.ru/engine/documents/document344.pdf> (data obrashcheniya: 12.12.2023).
- Rudenko N.I. Social'nye issledovaniya bespilotnyh avtomobilej: teoreticheskij obzor // Zhurnal sociologii i social'noj antropologii. 2019. 22(6). S. 123-149. DOI: 10.31119/jssa.2019.22.6.8.
- Ushakov D.V. Na puti k celostnomu videniyu cheloveka // Psihologiya. Zhurnal Vysshej shkoly ekonomiki. 2020. 17(4). S. 617-629. DOI: 10.17323/1813-8918-2020-4-617-629.

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

- Akimova A.Yu. Oboznov A.A. The Psychological Space of Professionals' Trust and Distrust in Socio-Technical Systems // *Psychology in Russia: State of the Art*. 2022. V. 15. № 1. P. 20-34. DOI: 10.11621/pir.2022.0102.
- Atwal G., Bryson D., Williams A. An exploratory study of the adoption of artificial intelligence in Burgundy's wine industry // *Strategic Change-Brief. Entrepreneurial Finance*. 2021. V. 30. Is. 3. P. 299-306. DOI: 10.1002/jsc.2413.
- Bradley R. Tesla autopilot: The electric-vehicle maker sent its cars a software update that suddenly made autonomous driving a reality (10 breakthrough technologies) // *Mit Technology Review*. 2016. 119(2). 62. / URL: <https://cdn.technologyreview.com/s/600772/10-breakthrough-technologies-2016-tesla-autopilot/> (date of issue: 08.06.2023).
- Chng S., Plananska J., Cheah L. Comparison of travel attitude study methods using online tools: The case of understanding public acceptance of autonomous vehicles // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2023. 20. 100847. DOI: 10.1016/j.trip.2023.100847.
- Cohen T., Stilgoe J., Stares S., Akyelken N., Cavoli C., Day J., Wigley E. A constructive role for social science in the development of automated vehicles // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2020. 6. 100133. DOI: 10.1016/j.trip.2020.100133.
- Etminani-Ghasrodashti R., Patel R.K., Kermanshachi S., Rosenberger J.M., Weinreich D., Foss A. Integration of shared autonomous vehicles (SAVs) into existing transportation services: A focus group study // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2021. 12. 100481. DOI: 10.1016/j.trip.2021.100481.
- Milakis D., Müller S. The societal dimension of the automated vehicles transition: Towards a research agenda // *Cities*. 2021. 113. 103144. DOI: 10.1016/j.cities.2021.103144.
- Raj A., Kumar J.A., Bansal P. A multicriteria decision making approach to study barriers to the adoption of autonomous vehicles // *Transportation Research Part A: Policy and Practice*. 2020. 133. 122-137. DOI: 10.1016/j.tra.2020.01.013.
- Shariff A., Bonnefon J.-F., Rahwan I. Psychological roadblocks to the adoption of self-driving vehicles // *Nature Human Behaviour*. 2017. 1(10). P. 694-696. DOI: 10.1038/s41562-017-0202-6.
- Waltermann J., Henkel S. Public discourse on automated vehicles in online discussion forums: A social constructionist perspective // *Transportation Research Interdisciplinary Perspectives*. 2023. 17. Article number: 100743. DOI: 10.1016/j.trip.2022.100743.
- Wishart D., Weaver S., Apuli A. Autonomous vehicles: What are your intentions? // *Transportation Research. Part F: Psychology and Behaviour*. 2023. 99. P. 450-459. DOI: 10.1016/j.trf.2023.08.011.

А.Ю. Саенко, П.А. Кисляков

Социально-психологическое отношение человека к беспилотному такси

PERSON'S SOCIO-PSYCHOLOGICAL ATTITUDE TOWARDS SELF-DRIVING TAXI

A.Y. Saenko*, P.A. Kislyakov**

*Postgraduate, department of psychology, conflictology and behavioristics, FSFEE HE «Russian State Social University»; 129226, Moscow, 4, build.1, Wilhelm Pieck str.; e-mail: a.y.saenko@yandex.ru

** Sc.D. (psychology), professor, the same place; e-mail: pack.81@mail.ru

Summary. The technology of unmanned public transport is actively being developed and tested by leading companies in various countries. Nevertheless, it has not yet become widespread and is an element of the distant future. The attitude towards it can manifest itself in various psychological phenomena – expectations, perceptions, collective fears and hopes. Within the framework of this study, an attempt was made to identify the orientation of people's attitudes towards the technology of self-driving taxi in the process of its introduction in Russia, as well as to correlate it with socio-psychological phenomena. A series of five face-to-face and one online group discussion was conducted. The study participants were a Russian sample: 42 people (60% women, 40% men) from 19 to 70 years old ($M=31.09$; $SD=14.26$). The specially developed author's survey was used, aimed at studying the cognitive, emotional and behavioral components of attitudes towards driverless taxi technology. The orientations of people's attitude to this technology, representing polar combinations, were highlighted. It is concluded that the essence of people's expectations from this technology is mainly represented in the cognitive component of attitudes. The attitude towards driverless taxi technology is related to such socio-psychological phenomena as people's trust in the world, other people, themselves, involvement in the discussion of driverless car technology, technical worldview, individual value profile and personality traits.

Keywords: self-driving car, public transport, new technologies, artificial intelligence, interaction with technology, collective image of the future, attitude.